NR 47
(1011)
22.XI.1970
ROK XXVI/XL
CENA 2 ZŁ

SKRZYDLATA POLSKA

W numerze:

Lotnicza wizyta Aeroklubu Warszawskiego w Państwowym Gospodarstwie Rolnym w Brzozowie, pow. Sochaczew, wzbudziła ogromne zainteresowanie okolicznych mieszkańców. O tej interesującej akcji warszawskich lotników piszemy na str. 4—5. Na zdjęciu powyżej: Jolanta Kisielska, uczennica szkoły w pobliskim Iłowie, była jedną z 65 osób, które odbyły nad Brzozowem lot pasażerski w szybowcu „Czapla". Z prawej: „Wilga" na pegeerowskim polu w czasie lotniczej niedzieli.

Zdjęcia: HENRYK KUCHARSKI



ROK ZAŁOŻENIA: 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce oraz Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej.

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów: PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (literatura, historia); JERZY POMIANOWSKI (sport, aerokluby); JANUSZ M. WOJCIECHOWSKI (technika, astronautyka). Opracowanie graficzne – STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny – IRENA BĄKOWICZ

WARUNKI PRENUMERATY

Cena prenumeraty krajowej:
rocznie – 104 zł
półrocznie – 52 zł
kwartalnie – 26 zł

Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechnienia Prasy i Książki „Ruch", w terminie do 25 listopada na rok następny.

Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy, lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 – Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28.

Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę, która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024.

Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² – 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

DRUK

Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego" – Warszawa, ul. Miedziana 11. Zam. 9289 K–101

WYDAWCA



WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

● **W DNIACH** 4—5 listopada br. odbyła się w Warszawie doroczna odprawa szkoleniowa aparatu dowódczo-sztabowego, politycznego, technicznego i gospodarczego instytucji centralnych MON, wojsk lądowych, lotniczych, obrony powietrznej kraju, marynarki wojennej i wojsk wewnętrznych. Podczas odprawy, którą prowadził minister Obrony Narodowej, gen. broni **Wojciech Jaruzelski,** dokonano oceny i rozliczeń z zadań, które stały w br. przed siłami zbrojnymi w zakresie doskonalenia gotowości bojowej, wychowania ideowo-politycznego, szkolenia taktyczno-operacyjnego, technicznego i kwatermistrzowskiego. Nakreślono również zadania na rok przyszły.

•

● **POD** kierownictwem dowódcy Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. **Jana Raczkowskiego** odbyła się 10 listopada br. w Poznaniu doroczna narada, na której dokonano podsumowania wyników szkolenia w lotniczych jednostkach i szkołach oficerskich oraz postawiono zadania na rok przyszły. W naradzie uczestniczył I sekretarz KW PZPR w Poznaniu — **Kazimierz Barcikowski.** Na zakończenie obrad gen. **J. Raczkowski** wręczył byłym uczestnikom bitwy pod Lenino — dzisiejszym lotnikom — plakietki z ziemią pobraną z pola bitwy pod Lenino, przekazane przez Ministerstwo Obrony Narodowej. Otrzymali je m. in.: gen. bryg pil. **Jerzy Łagoda,** oficerowie: **Szymon Lisowski, Tadeusz Wodiczko, Marian Maciejewski, Wacław Kaźmierski.** Plakietki z ziemią spod Lenino otrzymali również dowódcy jednostek lotniczych — wzbogacą one wojskowe sale tradycji, stanowiąc dowód pamięci o bohaterach ludowego Wojska Polskiego.

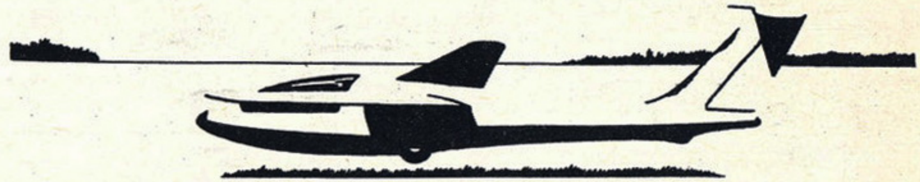
•

● **W JEDNEJ** z jednostek lotniczych Wojsk Obrony Powietrznej Kraju gościła 7 listopada delegacja Centralnej Rady Związków Zawodowych: wiceprzewodniczący CRZZ — **Wacław Tułodziecki** i **Roman Stachoń** oraz sekretarz CRZZ — **Wiesław Kos,** a także przewodniczący Zarządów Głównych Związków Zawodowych, przewodniczący Wojewódzkich Komisji Związków Zawodowych i kierownicy zespołów CRZZ. Gościom w czasie pobytu w jednostce towarzyszyli: dowódca Wojsk Obrony Powietrznej Kraju gen. dyw. pil. **Roman Paszkowski** i zastępca dowódcy do spraw politycznych płk mgr **Jan Cieślik.** Przedstawiciele władz naczelnych związków zawodowych zwiedzili rejon zakwaterowania żołnierzy, zapoznali się z bazą szkoleniową i procesem szkolenia lotniczego. Goście obejrzeli również pokaz wyższego pilotażu na samolocie MiG-21 w wykonaniu przodującego oficera jednostki kpt. pil. I klasy **Władysława Mikiciuka,** obserwowali także grupowy start samolotów „szybkich". Podczas wizyty w jednostce goście zwiedzili również Garnizonowy Klub Oficerski, zapoznali się z działalnością Organizacji Rodzin Wojskowych i ogniwa związków zawodowych działającego w jednostce.

•

● **W DOMU** Technika w Poznaniu odbyła się w dniach 6—7 listopada br. ogólnopolska konferencja naukowo-techniczna na temat lotniczego transportu towarowego.

● **Z DNIEM** 2 listopada br. został wprowadzony zimowy rozkład lotów na liniach krajowych PLL LOT.



•

● **W CENTRUM** Szkolenia Lotniczego odbyły się finały konkursu o miano najlepszego technika i mechanika obsługi sprzętu lotniczego Wojsk Lotniczych w 1970 r.

•

● **NA LOTNISKU** Aeroklubu Białostockiego rozegrano na zakończenie sezonu tradycyjne jesienne zawody szybowcowe o „Złoty liść klonu". Startowało 17 pilotów, w tym dwóch z aeroklubów w Grudziądzu i Lublinie. Zwyciężył pilot z Białegostoku **Jerzy Cymbor,** przed swym kolegą klubowym — **Witoldem Sadowskim.** Zawodom patronował miejscowy oddział WSS „Społem".

•

● **NA** uroczystej akademii załogi Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych dla uczczenia 53 rocznicy Rewolucji Październikowej prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. nawig. **Władysław Jagiełło** wręczył na ręce dyrektora ZRLiLK **Z. Burzyma** medal „50-lecie Polskiego Lotnictwa Sportowego", przyznany tej instytucji przez ZG APRL. Taki sam medal otrzymał również dyr. **Z. Burzym.** Wyróżniającym się pracownikom ZRLiLK wręczono podczas akademii dyplomy i nagrody. Otrzymali je m. in.: **J. Iwasyna, M. Faber, D. Galec, S. Spirowski, J. Osiadacz, Z. Skupiński, J. Dębski, A. Giedrys, B. Woźniak, E. Krawczak i W. Jakubiak.**

•

● **BYDGOSKI** Zespół Lotnictwa Sanitarnego wykonał w minionych 15-leciu około 15 tysięcy lotów; wylatano łącznie 14 tysięcy godzin i przeleciano prawie 2 miliony kilometrów.

•

● **KRAKOWSKI** Oddział PLL LOT otrzyma wkrótce nowoczesny lokal przy ul. Basztowej 15. Ma to być najnowocześniejsza placówka LOT-u w kraju.

•

● **NA LOTNISKU** Aeroklubu Radomskiego rozegrano zawody szybowcowe na celność lądowania. Startowało 14 pilotów. Zwyciężył **M. Sadowski,** przed **A. Waśniewskim** — obaj uczniowie Technikum Energetycznego w Radomiu.

● **TELEWIZJA** Polska nadała wieczorem 10 listopada br. reportaż z centrum kontroli ruchu lotniczego na lotnisku Okęcie w Warszawie. Tytuł reportażu: „Golf-Delta na prostej".

•

● **ZESPÓŁ** Lotnictwa Sanitarnego we Wrocławiu wykonał w minionym 15-leciu ponad 16 tysięcy lotów, pokonując około 2 miliony kilometrów.

•

● **Z INICJATYWY** krakowskiego Muzeum Archeologicznego przy współpracy z Aeroklubem Krakowskim przeprowadzono ponad 20 zwiadów lotniczych w służbie archeologii. Przyniosły one wiele ciekawych efektów w postaci zlokalizowania nieznanych dotychczas stanowisk, jakie kryje ziemia lessowa w rejonie krakowsko-sandomierskim.

•

● **Z LOTNICZYCH** tradycji rodzinnych: córka mgra inż. **Romana Zatwarnickiego** z Bielska-Białej — **Danuta** (uczennica IV klasy liceum) zdała przed Państwową Lotniczą Komisją Egzaminacyjną egzamin na licencję pilota szybowcowego.

•

● **KOLEGIUM** redakcyjne Biura ZG APRL zatwierdziło do produkcji, na swym posiedzeniu 6 listopada, dwie nowe pozycje filmowe produkcji Aeroklubu PRL: „XII Szybowcowe Mistrzostwa Świata — Marfa 1970" i „Lotniczy Przegląd Filmowy nr 9". Wejdą one wkrótce do rozpowszechniania w aeroklubach. Poza tym na posiedzeniu wysłuchano wstępnych informacji o planie wydawniczym APRL na 1971 rok.

•

● **ZESPÓŁ** Lotnictwa Sanitarnego w Lublinie wykonał w minionym 15-leciu ponad 11 tysięcy lotów, w czasie których przeleciano blisko 1,5 miliona kilometrów i przewieziono drogą powietrzną 6 714 chorych.

•

● **Z DNIEM** 7 listopada br. PLL LOT wprowadziły samoloty IŁ-18 na linii Katowice — Warszawa. W każdy czwartek i sobotę Iły latają z Katowic do Warszawy, a w każdą środę i piątek — z Warszawy do Katowic.

•

● **W POZNANIU** odbył się I przegląd amatorskiej twórczości filmowe Wojsk Lotniczych pod hasłem: „Tradycje — wojsko — kraj". Laureatem przeglądu został film „Orzeł" zrealizowany przez kpt. nawig. **Leszka Lika.**

•

● **ZMARLI**

Jan Kieżun, ppłk pil. w stanie spoczynku, pionier polskiego lotnictwa wojskowego, członek-założyciel i pierwszy prezes bydgoskiego Klubu Seniorów Lotnictwa, odznaczony m. in. Orderem Virtuti Militari, Krzyżem Walecznych, Złotym Krzyżem Zasługi, Odznaką Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego.

Czesław Kamiński, pilot Polskich Linii Lotniczych LOT.

PRZYPOMINAMY O PRENUMERACIE NA 1971 ROK

Warunki prenumeraty
Cena prenumeraty krajowej:
rocznie — 104 zł
półrocznie — 52 zł
kwartalnie — 26 zł

Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechnienia Prasy i Książki „Ruch", w terminie do 25 listopada na rok następny.

Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy, lub dokonywać wpłat na konto PKO nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28.

Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę, która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO nr 1-6-100024.

WADY PRZYRZĄDÓW POKŁADOWYCH PRZYCZYNĄ KATASTROFY AN-24 WE WROCŁAWIU

PRZED Sądem Wojewódzkim we Wrocławiu zakończył się proces w sprawie katastrofy samolotu pasażerskiego An-24, jaka wydarzyła się 24 stycznia ub. roku w pobliżu wrocławskiego lotniska.

Akt oskarżenia zarzucał I pilotowi **Rudolfowi Rembielińskiemu,** że spowodował niebezpieczeństwo katastrofy, decydując się na lądowanie we Wrocławiu w niekorzystnych warunkach atmosferycznych, obniżając lot poniżej dopuszczalnej wysokości. Pilot **Czesław Kamiński** oskarżony był o zaniedbanie zameldowania dowódcy statku spostrzeżenia, że wysokość lotu jest niebezpieczna. W czasie śledztwa obaj piloci nie przyznali się do winy, twierdząc, że wskazania przyrządów pokładowych były fałszywe.

Sąd odbył wizję lokalną, dokonał oględzin zapisu taśmy rejestratora prędkości i wysokości, zbadał notatki meteorologiczne tego dnia i powołał biegłych. Orzekli oni, że zamontowany na pokładzie samolotu przyrząd produkcji jednej z firm brytyjskich działał wadliwie w chwili katastrofy.

W wyniku rozprawy **R. Rembieliński** został uniewinniony, (drugi pilot **Cz. Kamiński** zginął w wypadku samochodowym). Zdaniem Sądu, obu pilotom nie można zarzucić jakiegokolwiek uchybienia.

Jak wychować mistrza

W komentarzu po szybowcowych mistrzostwach Polski zwróciliśmy uwagę na niedostateczne szkolenie wyczynowe w klubach, co powoduje rozbieżność między liczbą wylatanych godzin, a rzeczywistymi kwalifikacjami pilota. I oto w Stalowej Woli natrafiliśmy na ślad dobrej roboty w tym zakresie...

Szesnastoletni Henryk Pozniak rozpoczął szkolenie szybowcowe w 1965 r. u instruktora Gabriela Legwanta w Aeroklubie Stalowowolskim. W następnym roku zdobył srebrną odznakę szybowcową i drugą klasę wyszkolenia. Potem, niestety, przez dwa lata nie mógł latać ze względów zdrowotnych. Z tym większym jednak zapałem zgłosił się na trening w macierzystym klubie wiosną ubiegłego roku. Trafił pod opiekę instruktora Stanisława Kluka. I tak się zaczęło...

Trening Pozniaka miał niezwykle intensywny charakter. Latał głównie na przeloty i to w każdych warunkach. Nawet wówczas, kiedy młody szybownik przyjeżdżał na lotnisko po południu, instruktor wysyłał go na krótką trasę. Trzeba tu zresztą zaznaczyć, że Pozniak mógł dość dużo czasu poświęcać na latanie, ponieważ w swoim miejscu pracy — Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Gorzycach — znalazł przychylną atmosferę dla sportu. Bilans roku 1969 był imponujący — wylatane ponad dwieście godzin, kilka tysięcy kilometrów przelotów i złota odznaka szybowcowa. Te osiągnięcia stanowiły dobrą bazę do wyczynów w nowym sezonie.

I tu clou naszej historii. Z początkiem bieżącego roku ogłoszony został „zaciąg" do szybowcowej kadry juniorów. Aeroklub w Stalowej Woli zgłosił do tej kadry dwóch członków — Janusza Piątka i Henryka Pozniaka. Od tej chwili zaczęło się dla Pozniaka nowe życie. Po raz pierwszy, w kwietniu br., wyjechał poza macierzysty klub na zgrupowanie kadry do Leszna. Tam spotkał rywali, tam też stwierdził jak właściwie mało jeszcze umie w tym szybownictwie. Kiedy jednak wrócił do klubu i tam podzielił się ze swoim instruktorem obawami o wynik w zawodach kadry, Stanisław Kluk powiedział mu krótko: jak się postarasz, to w y g r a s z. Nie była to jednak tylko gołosłowna zachęta do pracy, ponieważ instruktor Kluk zaczął prowadzić trening dla swego wychowanka w sposób bezprecedensowy. Nie ograniczył się do stawiania zadań i oceny ich realizacji, sam natomiast brał drugi szybowiec i leciał razem z Pozniakiem na trasę.

Nauka latania wyczynowego odbywała się w powietrzu. To na przelocie, prowadził instruktor Kluk i Pozniak musiał go gonić. To znów nauczyciel wypuszczał swojego ucznia do przodu, obserwował jego decyzje i komentował. Długo jeszcze potem, na ziemi wszystkie poczynania ucznia były dyskutowane i analizowane. Czasem, zamiast współpracy, instruktor zarządzał konkurencję i wówczas odbywał się normalny wyścig.

Nawet kiedy warunki były słabe, albo Pozniak zgłaszał się na trening około godziny czternastej — instruktor z a w s z e organizował przelot po trasie zamkniętej. Mogło to być tylko sto kilometrów, ale pokonanie i tego dystansu przed zmierzchem nie było łatwe.

Tak organizowany trening miał miejsce w maju i czerwcu, a w lipcu przyszła wielka próba dla Pozniaka i jego instruktora. Dodajmy, że instruktor już wcześniej odniósł ogromny sukces osobisty — zdobył tytuł szybowcowego wicemistrza Polski.

Zawody szybowcowej kadry juniorów odbywały się na różnych typach szybowców. Pozniakowi przypadła „Jaskółka". Wolałby może latać na „Foce", ale cóż — nikt wówczas nie traktował młodego pilota ze Stalowej Woli jako faworyta. Ale już w pierwszej konkurencji — przelocie po wyznaczonej trasie — pokonał on dystans 430 kilometrów i zajął miejsce w czołówce. W drugiej próbie — prędkościowym przelocie docelowo-powrotnym do Ostrowa — Pozniak obrał trasę lotu według wskazówek instruktora Kluka, który długo przed wyjazdem do Leszna opowiadał mu gdzie i w jakich układach pogodowych są „murowane" wznoszenia. Istotnie, do Ostrowa leciał Pozniak krócej niż 55 min., powrót, na termice bezchmurnej, był ciężki, ale udany. Tu przydał się trening, w czasie którego wykonywał przeloty w słabych warunkach popołudniowych.

Trzy konkurencje w trudnych warunkach — wszystkie na trasie trójkąta sto kilometrów. Pozniak zwycięża, czasem nawet jako jedyny, choć latały „Foki", osiąga metę. Jest zdecydowanym liderem. Ale fakt prowadzenia w zawodach — pierwszych zawodach w życiu i to t a k i e j r a n g i — nie wytrąca go z dobrej formy psychicznej. Kiedy trzeba, potrafi „zatrzymać się" i przez dwadzieścia minut latać na wysokości 400—500 metrów w jednym miejscu. W ostatniej konkurencji — dwa razy trójkąt 100 km — również zajmuje miejsce w czołówce i I Zawody Szybowcowej Kadry Juniorów kończą się zwycięstwem Henryka Pozniaka. Juniora ze Stalowej Woli. Ucznia instruktora Kluka.

Koledzy i rywale zarazem Pozniaka z kadry juniorów komentowali wówczas ten wynik: „Tobie to dobrze. Kluk ciebie tyle nauczył, a u nas w klubie nie mamy takich warunków, jesteśmy samoukami". W tym właśnie stwierdzeniu mieści się cały morał historii, którą tu przedstawiliśmy. Ten mianowicie, że dyskusje w gronie Komisji Szybowcowej Aeroklubu PRL o celowości powołania trenerów klubowych są jak najbardziej na czasie. Pora bowiem, aby w klubach organizowano szkolenie wyczynowe nie tylko tak, aby młody pilot wylatywał jak najwięcej godzin i ewentualnie kilometrów, ale również tak, aby jak najwięcej nauczył się t a k t y k i z a w o d n i c z e j.

A kiedy po zwycięstwie w Lesznie Henryk Pozniak wrócił do rodzinnej Stalowej Woli i kiedy zakończyło się miłe powitanie, instruktor Kluk polecił: „A teraz wsiadaj do szybowca. Polecimy się ścigać na trójkącie. Zobaczymy co „mistrzu" potrafisz". Polecieli... I Kluk był o godzinę wcześniej na mecie.

Dlatego nie dziwiliśmy się, że kiedy Henryk Pozniak opowiadał „Skrzydlatej" o swej lotniczej drodze, stale mówił o swoim instruktorze Kluku, o tym, że „Jemu wszystko zawdzięcza". (pom)



Henryk Pozniak (Stalowa Wola) stoi przy skrzydle. Na zdjęciu obok — instruktor Stanisław Kluk
Zdjęcia ze zbiorów Aeroklubu w Stalowej Woli





„Wilga" Aeroklubu Warszawskiego na polu PGR Brzozów, pow. Sochaczew, wśród gęstych szpalerów okolicznych mieszkańców.

SAMOLOTY WE WSI



Niedziela, 20 września 1970 roku. Wizyta samolotów Aeroklubu Warszawskiego w Państwowym Gospodarstwie Rolnym w Brzozowie pozwoliła kilku tysiącom chłopów przyjrzeć się z bliska samolotom i szybowcom oraz bezpośrednio porozmawiać z lotnikami. Wizyta ta pozostanie na długo w pamięci mieszkańców Brzozowa, Iłowa, Giżyc, Kaptur i innych wsi. Na zdjęciu Samolot PZL-101 „Gawron" nad Brzozowem.



Właściciele aparatów fotograficznych mieli wiele zajęcia. Każdy, kto znalazł się na przygodnym polu wzlotów, chciał mieć pamiątkowe zdjęcie na tle samolotu. Na naszym zdjęciu — małżeństwo Jadwiga i Bolesław Sikorowie oraz Andrzej Marciniak ze wsi Brzozówek.



Jeden z 65 szczęśliwców, którzy odbyli powietrzną przejażdżkę nad Brzozowem, Józef Kubiak z miejscowego PGR w kabinie szybowca „Czapla". Na drugim planie — pilot Aeroklubu Warszawskiego, Bogdan Srokowski.

SAMOLOTY we wsi! Ta wiadomość zelektryzowała mieszkańców wielu wsi powiatu sochaczewskiego. W jedną z niedziel września, kto żyw zdążał na pola Państwowego Gospodarstwa Rolnego w Brzozowie. Tam bowiem z gościnną, lotniczą wizytą przybyli do chłopów lotnicy Aeroklubu Warszawskiego wraz z samolotami, szybowcami i innym sprzętem lotniczym. Wobec tego, że pogoda nie szczędziła jesiennego już właściwie słońca, walił odświętnie strojny tłum — samochodami, motocyklami, rowerami, wozami i po prostu pieszo na pegeerowskie pole, leżące nieopodal brzozowskiej szkoły.

Punktualnie o dziewiątej nad Brzozowem pojawiają się w szyku samoloty holujące szybowce. Czekają już na nie oprócz organizatorów najbardziej ciekawi lotnictwa. Za chwilę na ściernisku lądują miękko dwie „Czaple" oraz samoloty „Wilga" i „Gawron".

Tłum gęstniał. Każdy chciał z bliska zobaczyć samoloty i szybowce, dotknąć je, zajrzeć do ich wnętrza, usłyszeć chociaż kilka słów od lotników. A że ekipa Aeroklubu Warszawskiego przybyła w licznym składzie osobowym i ze znaczną ilością sprzętu lotniczego, było kogo posłuchać i na co popatrzeć.

Oto na przeciwnym do miejsca startu krańcu prowizorycznego pola wzlotów staje wyciągarka. Kilkusetmetrową stalową linę z bębna wyciągarki traktor rozwija w stronę stojącego po przeciwnej stronie lądowiska dwumiejscowego szybowca szkolnego „Czapla". Do szybowców, pilotowanych przez Jerzego Łąckiego i Bogdana Srokowskiego, ustawia się długa kolejka chętnych do powietrznej przejażdżki nad Brzozowem. Zainteresowanie lotami jest ogromne. Tylko jednak niektórzy mogą zażyć lotu szybowcem. Są wśród nich najlepsi uczniowie w Brzozowie, Giżycach, Iłowie, Kapturach i innych. Dla nich lot jest nagrodą za bardzo dobre postępy w nauce. Miejsca w kabinie „Czapli" zajmują też pracownicy PGR (CNOS) Brzozów oraz rolnicy indywidualni.

Lecą „Czaplą" zwycięzcy Powiatowego Konkursu Orki, który odbywał się tego samego dnia w Brzozowie, na sąsiednim polu: K. Bartosiak z MBM Paprotnia, K. Chlebowski z SNS Brzozów i T. Rokicki z MBM Rybno. W kabinie szybowca zajmują wreszcie miejsca zaproszeni goście z powiatowego Sochaczewa, z instytucji i zakładów pracy.

W sumie „Czaple" przewiozły tego dnia, w czasie ponad sześciu pracowitych godzin, 65 osób. Chętnych było jednak o wiele, wiele

Samoloty we wsi! Hasło to lotem błyskawicy rozeszło się po okolicy. Kto mógł ciągnął na pegeerowskie pole. Lotnicza niedziela w Brzozowie wzbudziła ogromne zainteresowanie, stała się niezwykłym świętem rolników.

więcej. Tak więc oprócz szczęśliwych z powodu odbycia pierwszego w życiu lotu byli niepocieszeni, którym nie udało się zobaczyć rodzinnych stron z lotu ptaka. Pozostała w nich ciekawość lotnictwa, wzbudzona lotniczym pokazem w Brzozowie.

Na lotach pasażerskich nie kończył się bowiem program wizyty lotników AW wśród chłopów. Pokazano jeszcze zebranym akrobację lotniczą na samolocie Jak-18 (pilot Wł. Chmielewicz) i skoki spadochronowe z „Wilgi" z dużej wysokości (skoczkowie: A. Domański, J. Hędowski, H. Szaudel). Ze szczególnym zainteresowaniem chłopi oglądali pokaz opylania pól nawozami sztucznymi przez samolot rolniczy Przedsiębiorstwa Usług Lotniczych APRL w Warszawie. W międzyczasie trwał kiermasz książek lotniczych (dużym zainteresowaniem cieszyły się zwłaszcza książki popularno-techniczne), oglądano sprzęt lotniczy i fotogazetkę, czynny był zradiofonizowany punkt informacji lotniczej. Młodzież dodatkowo pasjonowała się bogatymi pokazami modeli latających.

W sumie był to dzień pełen lotnictwa, który na długo zostanie w pamięci licznych mieszkańców wsi powiatu sochaczewskiego (obliczono szacunkowo, że w lotniczym święcie w Brzozowie uczestniczyło ok. 5 tysięcy ludzi).

Tak więc wyjście z propagandą lotnictwa w teren, postulowane m. in. na ostatnim Krajowym Zjeździe Aeroklubu PRL, staje się coraz powszechniejsze. Aeroklub Warszawski imprezą zorganizowaną w Brzozowie zaproponował bardzo interesującą formę kontaktu lotnictwa ze społeczeństwem.

Przygotowanie i przeprowadzenie imprezy wymagało oczywiście solidnego wysiłku całej załogi i działaczy społecznych AW, z całym kierownictwem stołecznego aeroklubu na czele. Lotnikom w wyjściu z lotnictwem do chłopów pomogła przychylność władz powiatu sochaczewskiego oraz kierownictwo PGR Brzozów. Podchwycili oni natychmiast inicjatywę Aeroklubu Warszawskiego, a potem pomagali w czym mogli, by impreza wypadła jak najokazalej. Istotny wkład w sprawne przeprowadzenie imprezy włożyła także młodzież, szczególnie harcerze i członkowie koła lotniczego nr 24.

Wspólny wysiłek złożył się na precedensową imprezę, która jest niewątpliwie przykładem dobrej, a przy tym niezbyt kosztownej roboty w dziedzinie propagandy lotnictwa wśród społeczeństwa.

Tekst i zdjęcia: HENRYK KUCHARSKI



Powyżej: Ile osób może zmieścić się w dwuosobowej „Czapli" — próbowali przekonać się najmłodsi, dla których spotkanie z lotnictwem było szczególnie mocnym przeżyciem. Dla wielu z nich lotnicze spotkanie w Brzozowie stało się jednocześnie początkiem marzeń o lotniczej karierze. Poniżej z lewej: Samolot trzeba było obejrzeć możliwie najdokładniej. Henryk Andrzejczyk ze wsi Wisowa wraz ze swą córką zaglądają do wnętrza „Wilgi". Poniżej z prawej: „Samolot w powietrzu to się i widziało, ale żeby tak z bliska, na ziemi, to, panie dzieju, dopiero pierwszy raz. A ma się już na karku ósmy krzyżyk..."





POSTANOWIŁEM podzielić się z lotniczą bracią w Polsce spostrzeżeniami dotyczącymi pracy polskiej ekipy agrolotniczej na terenie Zjednoczonej Republiki Arabskiej. Do chwili obecnej już kilkakrotnie odbyły się akcje ochrony bawełny w krajach afrykańskich, ale nikt jakoś nie uchylił „rąbka" tajemnicy. Wielu pilotów i mechaników wybiera się w dalekie strony. Sądzę, że znajdą tu kilka uwag, które warto będzie przemyśleć.

•

Czuję delikatne szarpnięcie za ramię. Momentalnie się budzę. Zaczyna się codzienny, zwykły — „cotton day". Jak zwykle — budzi mnie Adam Niżnik. To on spełnia rolę „budzika" w Kafr El Sheikh. Zrywam się i obchodzę wszystkie łóżka. Większość pilotów i mechaników podnosi się bez słowa, niektórzy udają, że wstają i natychmiast, gdy tylko się odwrócę — kładą się z powrotem. Doskonale ich rozumiem. Są zmęczeni. Jest godzina 5.30. Za kilka minut wszyscy wyjdą spod moskitier. Spanie bez moskitiery jest prawie niemożliwe. Zresztą chcieliśmy się zwrócić do gubernatora, aby nazwę Kafr El Sheikh zmienić na... Komarowo.

Mija jeszcze kilka chwil i jedziemy do miasta na śniadanie. Tutaj muszę wyjaśnić, że cała grupa Kafr El Sheikh mieszkała w Sakha — w Agricultural Training Centre — pięknym budynku w którym wynajęto nam 3 sale na drugim piętrze. Tam był nasz biwak. Wyglądało to jak obóz harcerski, bo na każdej sali spało około 10 osób. Trochę to dużo. Czasami ciężko jest znaleźć chwilę spokoju, ale wszystko ułożyło się pomyślnie. Znakomita atmosfera. Ktoś kiedyś rzucił żart, że u nas to jak... w małżeństwie... najbardziej poszukiwana wyrozumiałość. To prawda, ale nikt nie jest w stanie dziś już przypomnieć sobie, ile trzeba czasami wysiłku, by z drobiazgu nie powstała „draka". Wdzięczny jestem Bolkowi Hardtowi i wielu innym, którzy do naszej małej społeczności wnieśli wiele spokoju i rozwagi.

A więc jedziemy z Sakha do Kafr El Sheikh. Posiłki mamy w Klubie Sportowym, w Kafr El Sheikh, 3 km — niedużo, ale absorbuje nas transtort ogromnie.

Śniadanie mija w nastroju jeszcze trochę sennym. Jak zwykle... jajka. Ojej! Któryż to już dzień z rzędu jemy jajka? Ktoś liczy... 80, 87, 91... Wszystko jedno... Egipcjanie są bardzo tradycyjni. Angielskie śniadanie. Dopiero pod koniec pobytu w Kafr El Sheikh zdołaliśmy przełamać tę tradycję i dostawaliśmy śniadanie bardziej urozmaicone.

Bodajże Jurek Markiewicz, jeden z pilotów An-a, wprawił nas kiedyś w osłupienie, gdy powiedział, że po powrocie do kraju... zrobi sobie jajecznicę z 50 jaj... posoli, popieprzy... — już myślałem że to wpływ klimatu — ale dokończył... „i wyrzucę przez okno"...

6.15. Już po śniadaniu. Rozjeżdżamy się... Każda grupa w swoją stronę. Dziś nie jest najgorzej. Pracujemy na sześciu lądowiskach jednocześnie. Kilka dni temu było ciężko. Osiem lądowisk, a samochodów nie zawsze starcza. Wprawdzie wynajmujemy też kilka wozów osobowych, ale wszystko to mało. Samoloty pozostają na noc w polu. Nie możemy sobie pozwolić na codzienne doloty. Szkoda resursu. Wprawdzie dojazd samochodami jest męczący, bo np. do Fuwah grupa Niżnika dojeżdżała prawie 1,5 godziny. Znoszą to wszyscy bez słowa. Oszczędzamy każdą godzinę lotu — przed nami jeszcze akcje w Sudanie.

Zbliża się godzina 7.00. Za chwilę na większości lądowisk zaczną się loty. Z niepokojem myślę co przyniesie kolejny dzień. Godzina ósma. Jadę do Wydziału Rolnictwa. To codzienny rytuał. Uzgadniamy plany na dzień następny, otrzymuję potwierdzenie wykonanej pracy. Czasami zgłaszają jakieś reklamacje, ale rzadko i najczęściej wychodzimy z nich obronną ręką. Np. wczoraj... Jeden z właścicieli pól miał pretensje, że pole jest niedokładnie opryskane wokół drzewa na skraju pola. Tłumaczymy, przekonujemy, że samolot nie wszystko może zrobić. Plantator kiwa ze zrozumieniem głową, ale powiada — pole jednak nie jest opryskane.

Obiecujemy poprawę, ale ostatecznie problem rozwiązujemy przy pomocy... długopisów. Takie małe czarodziejskie prezenciki, które wiele nam pomogły. Wracam do kwatery. Zaczyna robić się coraz goręcej. Rtęć jak zaczarowana pnie się do góry.

Myślą wracam do grup w terenie. Zaczyna się najgorszy okres dnia. Gorąco, zapach chemikaliów. O zgrozo, jeśli pilot straci powietrze i trzeba „kręcić" śmigłem. Najgorzej z 300 KM silnikami. Chimeryczne. I tak jest znacznie lepiej niż na początku. Większość spotyka się z tymi silnikami pierwszy raz. Szef techniczny bazy — Adam Leśniak — poświęcił mnóstwo czasu, by pilotów i mechaników wprowadzić w tajniki tego silnika.

Zastanawiam się, czy jest coś niemożliwego dla naszych mechaników — chyba nie... Wszyscy są znakomici, ale kilku z nich daje prawdziwe koncerty. Ich złote ręce działają cuda. Mamy wiele kłopotów. Brak jest części. Statki wiozące zaopatrzenie utknęły gdzieś na morzu. Cło robi czasem trudności z odebraniem przesyłek. Poza tym, jak to w życiu... gdzie drwa rąbią, tam wióry lecą. Przy tak intensywnym lataniu byłoby na pewno dużo kłopotu i w Polsce. Tutaj dochodzą jeszcze silne chemikalia i klimat.

Pragnę napisać kilka słów o tych, którzy ostatni schodzili z lotniska. O tych, których samoloty były zawsze pieczołowicie doglądane. Mechanicy: **Leśniak, Gaciąg, Kizieliński.** Musiałbym ich wymienić wszystkich. Podaję te trzy nazwiska, ale wszyscy byli znakomici. Zbyszek, który ciągle powtarzał, że „ktoś tam nie ma we wsi" i **Jasio Żak** pracujący w Behetushu. Wszyscy wywiązali się ze swych obowiązków. Mieli zresztą w swej pieczy nie tylko samoloty, ale i pompy do tankowania chemikaliów, i transport samochodowy...

Piszę kilka dyspozycji i spod kwatery ruszają w pole samochody z benzyną. Paliwo jest naszym oczkiem w głowie. Wozimy je aż z Kairu. Codziennie wyjeżdża transport po benzynę. Wożą benzynę kierowcy arabscy. Jednego z nich będziemy pamiętali bardzo długo. Hussain. O świcie już był na kwaterze. Późną nocą szedł spać. Zawsze uczynny. Wszędobylski. Sumienny i pracowity. Czasami się dziwiłem, jak on wszystko rozumie... Mówił tylko po arabsku, ale rozumiał Polaków znakomicie. I nigdy się nie dziwił, że o jedenastej w nocy musi jechać jeszcze po coś tam np. do Aleksandrii. Na pewno jeszcze nie raz Polacy spotkają go w Egipcie. Pamiętajcie — Hussain z Kafr El Sheikh.

Ledwo odjechał transport benzyny, już szykuję się na objazd lądowisk. To jest konieczne. Mamy wiele problemów. Nie zawsze można się porozumieć. Jaka szkoda, że tak mało spośród nas mówi po angielsku. Ratują sytuację „weterani afrykańscy", którzy mówią już nieźle po arabsku.

Już ruszałem spod hotelu, gdy usłyszeliśmy warkot samolotu. Leśniak wskakuje do „Nysy" i jedziemy na lądowisko centralne. 1,5 km. Dojeżdżamy i widzę, że to SP-CWC. Zygmunt Klepacki. Na lądowisku w Hamoul nawaliła pompa. Trzeba szybko pomóc. Mechanicy demontują jedyną, która pozostała w bazie i CWC startuje. Pół biedy, gdy szwankuje samolot, gorzej jest, gdy nawala pompa, wtedy na lądowisku stoją 2 lub 3 samolot'y i nic. Feddanów nie ma. A Romek Sochacki codziennie pyta telefonicznie, jakie było dzienne wykonanie. Trudności trudnościami, a kontrakt trzeba wykonać.

No, nareszcie mogę ruszyć w teren. Jadę najpierw do Behetushu. 15 km motocyklem. Na lądowisku zastaję tylko mechanika. Dwa samoloty w powietrzu. Jasio Żak ogląda z troską węże od pompy. Nie

EGIPT 70 KAFR EL SHEIKH



Polski „Gawron" nad Egiptem. Zdjęcie: J. Zięborak

prosi o nowe, wie, że ich nie mamy. Obkłada je ziemią i już nie widać że cieknę. Zapalamy papierosy. Ale Jasio nie może go dokończyć. Już ląduje SP-CWD. To Zdzich Majewski. Podchodzę do kabiny. Pokazuje mapy i tylko macha ręką. Wiem. Mapy nie zgadzają się z terenem. Piloci muszą wyszukiwać pola. Nanosić poprawne kształty i czasami więcej czasu tracą na te operacje, niż na opryski. Nie robią piloci z tego powodu tragedii. Wiedzą, iż tylko oni mogą to poprawić. Latają.

Majewski już kołuje — start. Tak co kilka lub kilkanaście minut. Za chwilę zjawia się Bacdorf — ma trochę bliższe doloty do pól. Jest częściej na lądowisku. Jeden samolot nie czeka na drugi. Praca zorganizowana dobrze. Rozmawiam z inspektorami i agronomami — powiadają: „Bolanda Kłajs". Uśmiechamy się. Nie ma co przedłużać wizyty. „Polska — dobrze". Tyle już po arabsku rozumiemy.

Jadę dalej. Następne lądowisko Kafr El Magar. Akurat startuje SP-CWF. Kijowski. Znakomity pilot. I młodszy doświadczeniem Jurek Kamiński. Uzupełnia ich Józek Kisieliński — mechanik. Jedna z najlepszych grup.

Chłopcy latają dalej. Pole za polem. Ciężkie, niebezpieczne loty. Ogromna ilość palm. Druty. Pola czasami małe, o nieregularnych kształtach. Coraz goręcej. Silniki pracują, ale z mocą słabo... Za chwilę ląduje ponownie Staszek Kijowski. Spokojnie stwierdza, że zaraz po starcie dostał się w duszenie... Stracił 20 m. Zatrzymał się nad samą kukurydzą. Opowiada beznamiętnie... Wiem, że już się przyzwyczaili do afrykańskich niespodzianek, ale spokój niektórych pilotów mi imponuje.

Jeszcze chwila i jadę dalej, na lądowisko w El Asaifar. Tam latają Palicki opryskał największą ilość Fred Udziela z Gdańska. To dobrana para. Mam wprawdzie z nimi trochę kłopotu, bo ciągle się sprzeczają, że rejon opryskiwania jest niesprawiedliwie podzielony, że jeden może „zrobić" więcej feddanów niż drugi. Na wesoło. Rywalizują ze sobą. Są jednak rozważni. Na końcu akcji okaże się, że Rysiek Palicki opryskał największą ilość feddanów. I wydajność ma też wysoką. A przylatując do Egiptu miał niewielkie doświadczenie w lotach agro. Zresztą dotyczy to wielu instruktorów z APRL, który mając wylatane tysiące godzin na „Gawronach" — znakomicie spisali się w Egipcie mimo niedużego doświadczenia w lotnictwie rolniczym. Dzięki wielkie Zarządowi Głównemu APRL, że „wypożyczył" tych pilotów na akcję.

Opuszczam El Asaifar.

Mamy w Kafr El Sheikh 13 lądowisk, na każdym — trzy opryski. Ciągłe zmiany. Przerzuty sprzętu naziemnego, benzyny, I tylko kilka godzin wieczorem na usunięcie usterek. Wciąż mało czasu.

Wracam do Sakha. W kwaterze już zaczyna się ruch. Powoli wracają grupy. Jest już Pilch i Niżnik. Jurek Woźniak, uśmiechnięty powiada, że dziś tylko dwa razy „kręcił" te 300-konne... Zbliża się pora obiadu. Zbieram dane od pilotów. Dziś grupy opryskały ponad 9 500 feddanów. Nieźle. A właściwie świetnie. Cieszy mnie, że Palicki znowu zrobił 1000 feddanów. Cieszę się, że Jurek Markiewicz skończył pracę na lądowisku El Himma. Jutro trochę odpocznie. Mechanicy mielczańscy — wzór cnót — Trojan i Gąsior będą wykonywać czynności. Każdy meldunek dzisiaj jest przyjemny. Największą radość sprawia nam jednak fakt, że w Um Sinn Bolek Hardt i Zygmunt Klepacki zrobili ponad 700 feddanów. To najgorsze lądowisko. Ciągle wieją boczne wiatry. Rano mgły. Blisko morza. Z tym rejonem mieliśmy najwięcej kłopotów.

Jest późne popołudnie. Jedziemy na obiad. Standardowy: siorba, lahma, patates, tomato salad, batih, tzn. zupa, mięso, ziemniaki, sałatka z pomidorów, arbuz. Każdy sam już zamawia po arabsku obiad. Czasami jest wesoło, bo wczoraj np. Fred Udziela chciał mięso podsmażone no i mówi: lahma... takoj. Za chwilę dostał... to co chciał! No i od tej pory niektórzy zamawiali: lahma takoj. a za każdym razem kelnerzy przynosili co innego. Apetyty dopisują. Nikt nie zważa co podają. Wszystko jest smaczne. Pytanie następuje... przy płaceniu rachunku. Hm! Polak jest oszczędny na delegacji!

Znowu pracowite „Nysy" wiozą nas do hotelu. Piloci siadają do dokumentacji. Mechanicy jeszcze pracują przy sprzęcie. Pobierają części z magazynu. Olek Marchiński kończy pracę późną nocą.

Zbieram wszystkie formularze i robię zestawienie dzienne. Jadę do miasta. Telefon do Cairo Nr 802029. Codzienny kontakt z kierownikiem akcji. Roman Sochacki czeka na nasze wyniki. Niestety, nie ma nikogo.

Wracam do hotelu. Krótka odprawa. Plan na dzień następny. Wzywają mnie do telefonu. To dzwoni sąsiednia baza. Okazuje się, że ich pilot się pomylił i opryskał pole w rejonie naszej grupy. W porządku Jadę do „zra" (Wydz. Rolnictwa). Wyjaśniamy poranną reklamację z Kafr El Magar. Dyrektor jest uśmiechnięty. Zadowolony. Bawełna jest piękna. Snuje plany na rok następny.

Wypijam tradycyjną kawę. Umawiam się na dzień następny — mamy wizytę u gubernatora. Mam przygotowane dwa proporczyki — APRL i WSK. To od dwóch przedsiębiorstw organizujących akcję. PUL-APRL i WSK-Okęcie.

Gościnny dyrektor odwozi mnie do hotelu. Dzień się nie skończył. Zjawił się inż. Sochacki z mgr Bolesławem Kowalskim — naszym szefem ekonomicznym. Znowu krótka odprawa. Atakujemy szefów o części zamienne. Obiecują... i wyjeżdżają dalej. Jeszcze jadą do Mansoury. Zastanawiam się, ile nocy spędził Romek w samochodzie. Skąd ma tyle energii i pomysłów. Nigdy nie zapomnę sprawy silnika do „Gawrona" — dosłownie „przemyconego", bo czas naglił. Żegnamy się. Prosimy jeszcze o przyjazd lekarza.

Kończy się dzień. Jest prawie północ. Większość już śpi. Patrzymy na siebie z Adamem Leśniakiem i... jak codziennie powiadamy: A jednak się kręci.

I tak dzień za dniem. Trudno jest odtworzyć wszystkie sprawy. Jednak ciągle coś się działo. Trochę brakowało części. Trochę dokuczały upały. Mieliśmy dużo problemów z chemikaliami. Wiele kłopotów. Ogromne doświadczenie. Na pewno w przyszłych akcjach będzie lepiej. Wierzymy w to. Bo wszystkie niedociągnięcia organizacyjne i techniczne nadrabiali ludzie. Wspaniali mechanicy i piloci. Bez ich rzetelnej pracy nie wykonano by żadnego kontraktu. Przypominają mi się słowa Saint-Exupery'ego: „Nic nie dał z siebie ten, kto nie dał wszystkiego". Dali wszystko. Świadczą o tym wyniki akcji. Grubo ponad 500 tys. feddanów. W Kafr El Sheikh — ponad 200 tys. feddanów. Ogromna praca.

Czas kończyć. Będziemy się rozstawać z Egiptem jak dobrzy znajomi. Znaleźliśmy tam wielu przyjaciół.

RYSZARD LEJA



VIII LISTA CZŁONKÓW KAK-u

Poniżej publikujemy VII z kolei listę osób (w kolejności nadesłanych listów), które zgłosiły chęć przynależności do Klubu Amatorów-Konstruktorów. Przypominamy, że udział w naszym klubie opiera się na dobrowolnych zgłoszeniach Czytelników „Skrzydlatej", niemniej w naszej ewidencji nie ujmujemy młodzieży szkolnej w wieku do lat 16. Młodych entuzjastów budowy szybowców i samolotów kierujemy natomiast do modelarni Aeroklubu PRL, LOK, MDK lub ZHP.

Pierwszą listę członków KAK opublikowaliśmy w numerze 20 z dnia 18.V.1969 r. Dalsze listy zamieściliśmy (numer i data): 34—35 z 24.VIII. 1969, 41 z 12.X. 1969, 47 z 23.XI.1969, 9 z 1.III. 1970, 14 z 5.IV.1970 r.

121. **KOPER Andrzej**, Jelenia Góra, ul. Wolności 45/7
122. **WILK Adam**, Nowa Wieś 40, powiat Czudec, woj. rzeszowskie
123. **ZIELIŃSKI Jerzy**, Rumia, ul. Sienkiewicza 39
124. **ANIELSKI Wojciech**, Nisko n. Sanem, ul. Rutkowskiego 5, woj. rzeszowskie
125. **KLUPCZYŃSKI Feliks**, Szczodrochowo, p-ta Konowa n. Odrą, pow. Gostyń poznański
126. **BAKA Wiesław**, Tomaszów, p-ta Opatów Kiel.
127. **MERTIN Brunon**, Kosarzyn, p-ta Chlebowo, pow. Krosno Odrz., woj. zielonogórskie
128. **JANUSZ Waldemar**, Ciechocinek, Podole 57, pow. Aleksandrów Kujawski, woj. bydgoskie
129. **RASZKA Mirosław**, Góra Kalwaria, ul. Kraj. Rady Narod. 4/12, woj. warszawskie
130. **POLAŃSKI Gerard**, Gogolin, ul. Leśna 1, pow. Krapkowice, woj. opolskie.

POCZTA KAK-u

Na wstępie kilka uwag ogólnych. Przede wszystkim przepraszamy, że niektóre listy naszych Czytelników w sprawach KAK czekały na odpowiedź dość długo. Byliśmy jednak bardzo zaangażowani w niezwykle bogatym tegorocznym ruchu sportowym, co zresztą znajdowało odbicie w naszym piśmie.

Korespondencję z naszymi Czytelnikami prowadzimy w zasadzie tylko na łamach pisma. Dlatego odpowiedzi na listy prosimy szukać w poczcie pod znakiem KAK. Oczywiście możliwe też jest opublikowanie specjalnego artykułu zainspirowanego przez list Czytelnika, z tym że w takiej sytuacji we wstępie publikacji dajemy wzmiankę, iż ukazuje się ona w związku z listem Czytelnika. Prosimy zatem śledzić artykuły związane z amatorską konstrukcją i budową statków powietrznych. A teraz o samych listach.

Józef STACHURSKI ze Starachowic i **Bronisław JARZMIK** dzielą się z nami uwagami na temat artykułu mgra inż. E. Margańskiego „Co nam potrzeba", jednoznacznie solidaryzując się z tezami autora. P. Stachurski stwierdza nawet, że „jest to bez wątpienia najtrafniejsze ujęcie zagadnienia amatorskiego, jakie ukazało się w „Skrzydlatej Polsce". Przy okazji nasi Korespondenci zajmują się w ogóle problemami ruchu amatorskiego. Tu bardzo nam przypadły do gustu uwagi p. **Tadeusza DOBROCIŃSKIEGO** z Wrocławia, który napisał m. in.: „Z przykrością należy stwierdzić, że wielu wypaczyło właściwe intencje działalności amatorskiej, dopatrując się w niej taniej sensacji, niewiele mającej wspólnego z techniką lotniczą, a stanowisko takie obliczone na łatwiznę i poklask nie przetrwa próby czasu. Obecnie czasy odkrywczych wzlotów minęły, dziś od znajomości praw techniki zależy powodzenie w działaniu".

Wśród problemów wysuwanych w listach naszych Czytelników — członków Klubu Amatorów-Konstruktorów najczęściej znajduje się kwestia i n f o r m a c j i   t e c h n i c z n e j. Zagadnienie to poruszają w swoich listach m. in. **Tadeusz DOBROCIŃSKI** z Wrocławia, **Roman KACHNICZ** z Koszalina, **Wilbald WYSZKA** z Obrowca, **Marek CISZEWSKI** i **Eugeniusz WYRWICH** z Dęblina. Otóż pismo nasze ma charakter ogólnolotniczego magazynu i dlatego nie możemy zamienić „Skrzydlatej Polski" w podręcznik. Tym bardziej, że literatura książkowa na temat budowy płatowców, konstrukcji samolotów itp. jest dość bogata, że zwrócimy uwagę również na skrypty akademickie. Z drugiej jednak strony „Skrzydlata" mogłaby istotnie pomóc konstruktorom-amatorom przez publikację wybranych tematów, interesujących zarówno samych konstruktorów jak i sympatyków lotnictwa w ogóle. Tu jednak zależy dużo od samych konstruktorów-amatorów. Pamiętamy cenne uwagi Józefa Borzęckiego czy publikacje poświęcone „Prząśniczce". Nadal wyrażamy chęć drukowania r z e c z o w y c h   i   k o n k r e t n y c h materiałów prasowych, opracowanych przez konstruktorów, jak i sympatydzielny problem stanowi tzw. dokumentacja. Otóż rozwiązaniem, które miałoby wiele zalet, byłoby rozpisanie przez Sekcję Lotniczą SIMP konkursu wśród swoich członków na projekt typowy konstrukcji amatorskiej. Projekt, który mógłby być realizowany w warunkach „domowych", pod kontrolą jednak (także materiałów) ze strony IKCSP.

Tadeusz CZAJKOWSKI z Poznania postuluje „zacieśnienie szeregów konstruktorów-amatorów". Jesteśmy jak najbardziej ZA. Dlatego publikujemy adresy naszych członków KAK, aby mogli oni między sobą nawiązywać korespondencję i wymieniać doświadczenia.

Marian ZALEWSKI z Chełma. Czekamy na zgłoszenie do redakcji. Uczestnictwo dobrowolne, bez składek i legitymacji.

Włodzimierz TRZECIAK z Jasła. Zgłoszenie do KAK nie pociąga za sobą żadnych kosztów. A oto dane na temat profilu lotniczego NACA 23012:

Dół	%	Góra
0	0	0
— 1,71	2,5	3,61
— 2,76	5	4,91
— 2.92	10	6,43
— 3,97	20	7.60
— 4,46	30	7,55
— 4.48	40	7,14
— 4.17	50	6,41
— 3.67	60	5,47
— 3,09	70	3,08
— 2,16	80	3,08
— 1,23	90	1,68
0	100	0

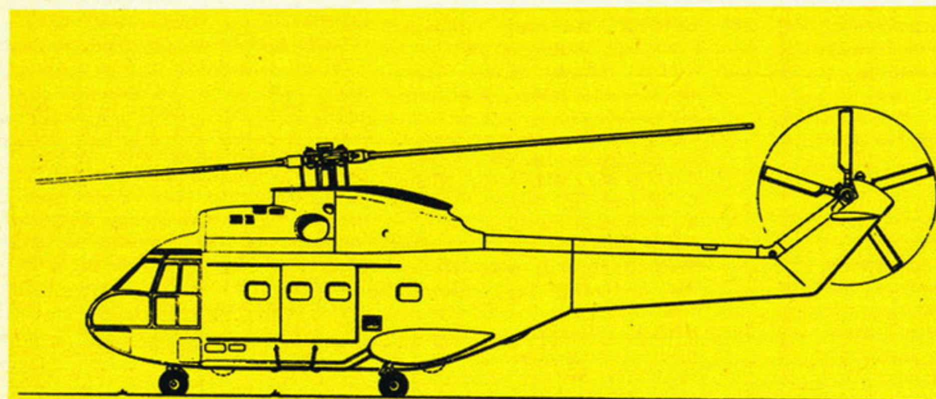
ŚMIGŁOWCE FRANCUSKIE

GŁÓWNE zakłady, produkujące znane nie tylko we Francji śmigłowce zjednoczenia Aérospatiale, znajdują się w Marignane. Zakłady te, zajmujące 606 123 m² powierzchni, w tym 114 240 m² powierzchni produkcyjnej, wyposazone są w 1 300 obrabiarek z przewagą nowoczesnych, m. in. obrabiarek kopiowych oraz obrabiarek sterowanych programowo. Prowadzi się tu produkcję podzespołów, montaż końcowy oraz obloty i próby śmigłowców. Zakłady zatrudniają 4 930 pracowników, z czego 630 w biurach projektowych. Z tymi zakładami współpracują zakłady w La Courneuve specjalizujące się w konstruowaniu i produkcji łopat wirników. Jest to znacznie mniejszy zakład, gdyż obejmuje 45 000 m² powierzchni, w tym 30 000 m² powierzchni produkcyjnej i posiada 500 obrabiarek. Załoga liczy ok. 1 000 pracowników, z tego 100 pracuje w biurze konstrukcyjnym.

Najbardziej znanym śmigłowcem francuskim jest 5-osobowy wielozadaniowy „Alouette-II" dunki o ciężarze 748 kg podwieszone na haku pod kadłubem. Prędkość max. wynosi 210 km/h.

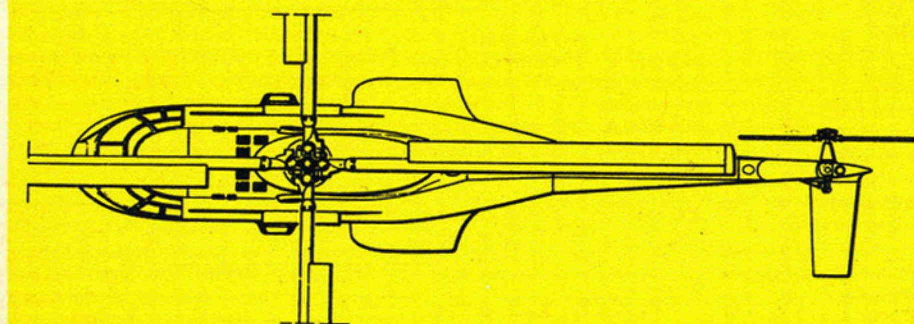
Istnieją liczne wojskowe wersje śmigłowca „Alouette-III". Jest on używany jako: śmigłowiec obserwacyjny, do wsparcia naziemnego, do zwalczania pojazdów pancernych oraz okrętów podwodnych. W wersji wojskowej załogę śmigłowca stanowią pilot i strzelec pokładowy. Śmigłowiec jest wyposażony w specjalne stabilizujące żyroskopowe urządzenie celownicze. Do wsparcia naziemnego śmigłowiec jest wyposażony w 20 mm działko MG 151/20 z 250 pociskami. Poza tym na specjalnych lawetach z obu stron kadłuba mogą być zamocowane 4 rakiety AS-11 lub dwie rakiety AS-12. Inny wariant uzbrojenia, to 20 mm działko oraz 36 rakiet w specjalnym zasobniku umieszczonym na wysięgniku obok kadłuba. Do zwalczania okrętów podwodnych śmigłowiec jest wyposażony w sondę magnetometryczną. Ciężar urządzenia podnośnikowego wraz z torpedą — 328 kg. Zapas paliwa pozwala na działanie śmigłowca w czasie 3h.







Wyżej: Rodzina śmigłowców francuskich przedstawionych we wspólnej skali wielkości. Z lewej i poniżej: Najnowszy śmigłowiec pasażerski SA-330F. Średnica wirnika nośnego — 15 m, długość — 14,82 m, wysokość — 5,14 m.





(SE-313, SA-318). Jego napęd może stanowić silnik turbinowy „Astazou" lub „Artouste-2C" o mocy 360-400 KM. Śmigłowiec rozwija prędkość max. — 205 km/h.

Do 21.V.1970 r. zamówiono łącznie 1 200 śmigłowców „Alouette-II", z tego do 1.I.1970 r. dostarczono 1 114. Są one użytkowane w 45 krajach.

Drugim pod względem liczby jest wielozadaniowy śmigłowiec jednowirnikowy SA-316 „Alouette-III", którego prototyp został oblatany w 1959 r. Do 13.V.1970 r. zamówiono łącznie 823 śmigłowce, z tego do 1.I.1970 r. dostarczono 643. Są one użytkowane w 57 krajach oraz produkowane z licencji w Szwajcarii i w Indiach. Śmigłowiec ten zabiera 7 osób i jest napędzany turbinowym silnikiem „Artouste-3B" o mocy 550 KM. W wersji sanitarnej „Alouette-III" może przewozić 2 chorych na noszach, lekarza oraz osobę towarzyszącą. W ratownictwie morskim może być użytkowany z dźwigiem pozwalającym na wciąganie na pokład 3 rozbitków. Do lądowania na pokładach statków śmigłowiec jest wyposażony w hydrauliczny harpun sterowany automatycznie lub ręcznie. W wersji transportowej przewozi 738 kg ładunku w kabinie oraz ładunek...

Największym śmigłowcem Francji jest produkowany od 1962 r. SA-321 „Super Frelon". Jest to jednowirnikowy śmigłowiec wielozadaniowy. Do dnia 1.I.1970 r. zamówiono łącznie 48 śmigłowców, z tego 42 już dostarczono dla 4 państw.

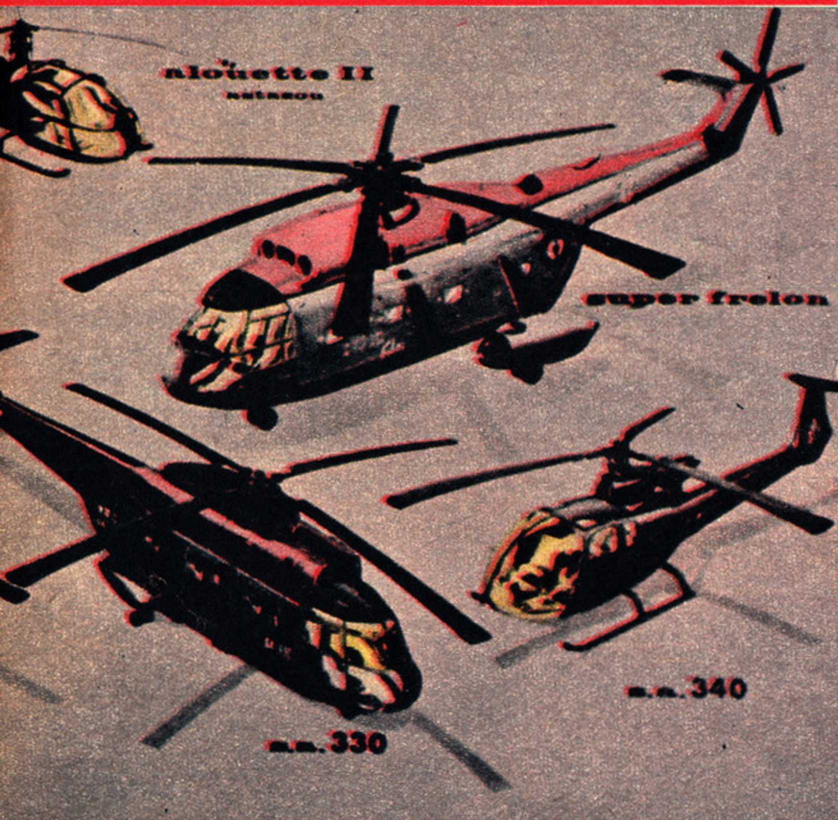
W wersji pasażerskiej, oznaczony jako SA-32 SA-321F, może przewozić 34—37 pasażerów, łącznie z bagażem, na odległość ponad 200 km. Obsługę stanowią 2 piloci oraz stewardessa. SA-321F odbył swój pierwszy lot 7.IV.1967 r. W tymże roku weszła do normalnej eksploatacji transportowo-pasażerska wersja śmigłowca oznaczona SA-321J. Ciężar startowy tej wersji wynosi 12 500 kg, przy ciężarze własnym 7 540 kg. Wymiary kabiny: długość — 9,67 m, szerokość — 1,96 m, wysokość — 1,8 m. Trzy silniki turbinowe „Turmo-3C" o mocy 1 400—1 550 KM każdy, zużywają średnio 3,45 kg paliwa na 1 km lotu. Zasięg śmigłowca wynosi 835 km, długotrwałość lotu — 3 h 25 min., zaś prędkość max. — 240 km/h. Śmigłowiec może być wyposażony w aparaturę do automatycznego pilotażu SFIM 125-1. Wersja transportowa śmigłowca przewozi w kabinie ładunek o ciężarze 2 500 kg na odległość 563 km (zapas paliwa na 20 min. lotu) lub na małą odległość — ładunek pod kadłubem o ciężarze 4 500 kg.

Wersja morska o oznaczeniu SA-321G służy do poszukiwania i ratowania rozbitków, do minowania strategicznych rejonów morskich oraz zwalczania okrętów podwodnych.

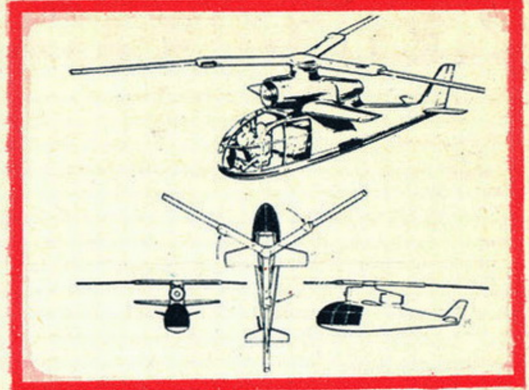
Wersja wojskowa jest przystosowana do przewozu 27—30 żołnierzy z pełnym wyposażeniem na odległość do 500 km, ze średnią prędkością 250 km/h. W wersji sanitarnej śmigłowiec przewozi 15 rannych na noszach oraz lekarza i sanitariusza.

W 1965 r. wykonał swój pierwszy lot śmigłowiec jednowirnikowy SA-330 „Puma" przeznaczony dla wojska, a wyposażony w 2 silniki turbinowe „Turmo-3C-4" o mocy 1 320 KM każdy. Do 1.I.1970 r. zamówiono łącznie 163 śmigłowce przeznaczone dla 6 państw. Śmigłowiec posiada podwozie chowane w locie. Bogate wyposażenie nawigacyjne umożliwia pilotaż śmigłowca w trudnych warunkach meteorologicznych, zarówno w dzień jak i w nocy. Śmigłowiec może przewozić 16—20 żołnierzy na odległość 595 km z prędkością max. 280 km/h.

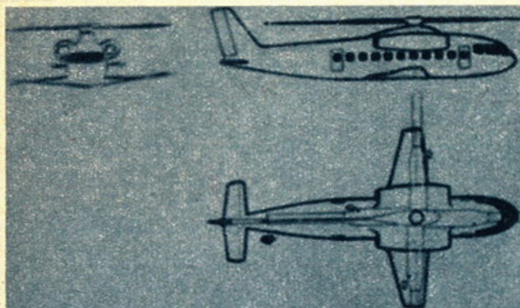
SA-330F, to wersja cywilna „Pumy" z 1969 r., zabierająca 15—17 pasażerów i rozwijająca pręd-



Z prawej: Projekt śmigłowca SA-350 „Rotojet". Niżej: Widok ogólny zakładów śmigłowcowych w Marignane.







Projekt śmigłowca kombinowanego o prędkości 465 km/h, dla 30—36 pasażerów.



Drugi prototyp śmigłowca SA-341 „Gazelle".



Wyżej: Prototyp doświadczalny śmigłowca „Super-Alouette-III" ze śmigłem ogonowym od SA-341. Prędkość — 350 km/h. Niżej Śmigłowiec WG-13 w wersji francuskiej.



kość max. — 280—300 km/h. Ciężar własny — 3 700 kg, całkowity max. — 6 800 kg. W wersji transportowej SA-330 F przewozi na krótsze odległości ładunek o ciężarze do 2 500 kg w kabinie, bądź podczepiony na haku pod kadłubem. W wersji sanitarnej śmigłowiec zabiera 6 rannych na noszach oraz 4 na fotelach. Po umieszczeniu w kadłubie 4 dodatkowych zbiorników o pojemności po 475 l, zasięg śmigłowca zwiększa się do 1 400 km.

W 1967 r. odbył swój pierwszy lot 5-miejscowy śmigłowiec wielozadaniowy SA-341 „Gazelle". Pierwszy prototyp (znany jako SA-340) posiadał śmigło ogonowe o tradycyjnej konstrukcji, natomiast drugi, który został oblatany w 1968 r. został wyposażony w 13-łopatowe śmigło ogonowe o średnicy 0,69 m umieszczone w obudowanej części statecznika pionowego. Takie rozwiązanie konstrukcyjne, oprócz wady, że w warunkach zawisu potrzebna jest nieco większa moc, posiada kilka istotnych zalet: znaczne obniżenie zapotrzebowania mocy przy większych prędkościach lotu, zmniejszenie ryzyka uszkodzenia śmigła przy twardym lądowaniu oraz pełne bezpieczeństwo dla obsługi naziemnej. Śmigłowiec jest wyposażony w turbinowy silnik „Astazou--2N-2" o mocy 600 KM zużywający w zawisie 124 kg paliwa na godzinę. Zbiornik paliwowy mieści 450 l. Prędkość max. — 265 km/h, zasięg max. — 650 km.

Na podkreślenie zasługuje zastosowanie sztywnego zamocowania łopat w piaście wirnika nośnego. Łopaty wirnika nośnego są wykonane z żywic syntetycznych wzmocnionych włóknem szklanym z użyciem wypełniacza piankowego.

Zalety takiego mocowania łopat: prostsza i lżejsza konstrukcja, większa sztywność i trwałość układu, lepsza technologiczność oraz większa niezawodność i bezpieczeństwo użytkowania. Należy dodać, że dla zmniejszenia powierzchni hangarowania rozwiązano składanie łopat wirnika nośnego wzdłuż kadłuba.

Przed uruchomieniem produkcji seryjnej zbudowano 4 „Gazelle" serii informacyjnej.

Zalety konstrukcyjne śmigłowca „Gazella" oraz jego prosta budowa, łatwa obsługa i długa żywotność spowodowały, że w ramach zawartego w 1968 r. porozumienia między Francją i W. Brytanią jest on produkowany jako SA-341, wspólnie przez zakłady Aérospatiale i Westland, dla zaspokojenia potrzeb obu krajów. Przewiduje się produkcję w wersjach: wywiadowczej, łącznikowej, patrolowej, sanitarnej, jako latającego stanowiska dowodzenia oraz do wsparcia działań naziemnych (1 k. masz. 7,62 mm, 18 — 36 rakiet 37 mm i 4 pociski sterowane przewodowo AS-11).

Zgodnie z tym porozumieniem SA-341 ma zastąpić (od 1972 r.) w siłach zbrojnych Francji śmigłowce „Alouette-II", zaś w W. Brytanii śmigłowce Westland „Sioux". Poza tym mają być wspólnie produkowane śmigłowce wojskowe SA-330 „Puma" i WG-13. Pierwszy SA-330E wszedł do służby w jednostkach brytyjskich jesienią 1970 r.

Za opracowanie i produkcję śmigłowca WG-13 są odpowiedzialne zakłady brytyjskie Westland. Jest to śmigłowiec wielozadaniowy o ciężarze całkowitym 3 630—3 984 kg, budowany w kilku wersjach: w W. Brytanii — w łącznikowej, sanitarnej, morskiej, szturmowej i transportowej (12 żołnierzy), zaś we Francji — dodatkowo w wersji wywiadowczej. Ponadto przewiduje się cywilną wersję transportową. Śmigłowiec ma przewozić 10 pasażerów, a w wersji sanitarnej — 3 rannych na noszach, 1 na fotelu oraz lekarza. W wersji transportowej śmigłowiec będzie przenosił na haku ładunek o ciężarze 1360 kg, zaś dźwig zewnętrzny umożliwi podnoszenie ciężaru do 270 kg. Jest to śmigłowiec jednowirnikowy z podwoziem chowanym w locie. Napęd stanowią 2 silniki turbinowe RR-360-07 o mocy trwałej 750 KM każdy. Śmigłowiec ma osiągać prędkość max. — 296 km/h oraz zasięg max. — 788 km.

Oblot prototypu ma nastąpić na przełomie 1970/1971 r.; w budowie są 4 śmigłowce WG-13.

W 1970 r. wprowadzono we Francji ulepszoną wersję śmigłowca „Alouette-III". Zastosowano silnik turbinowy „Astazou-XIV" o mocy 600 KM oraz przeprojektowano przekładnię. Nowy śmigłowiec „Alouette-III" przyjął oznaczenie SA-319. Prędkość max. wynosi 220 km/h, a zasięg z 6 pasażerami — 605 km.

A teraz kilka informacji o konstrukcjach perspektywicznych śmigłowców francuskich.

W 1971 r. SA-319B ma otrzymać silnik „Astazou-XVI". Przewiduje się również zmianę silników w śmigłowcu „Super Frelon" (na „Turmo-X" o mocy 1 750 KM każdy), zmianę przekładni oraz układu łopat wirnika. Wpłynie to na zwiększenie max. ciężaru całkowitego do 13 500 kG (obecnie 12 500 kg) oraz poprawę własności użytkowych. W dalszej przyszłości przewiduje się zmiany konstrukcyjne śmigłowca SA-330 „Puma". Nowy śmigłowiec, oznaczony jako SA-330C, ma być wyposażony w dodatkowe pchające śmigło ogonowe oraz w małe skrzydła zwiększające siłę nośną.

Przewidziana jest również budowa lekkiego 5-miejscowego śmigłowca wojskowego SA-350 „Rotojet" z wirnikiem nośnym napędzanym dzięki wydmuchowi chłodnego powietrza przez dysze umieszczone w połowie długości łopat. Siła odrzutu będzie powodowała obroty łopat wirnika nośnego. Śmigłowiec ten ma osiągać prędkość max. 370 km/h i przelotową — 320 km/h. Ciężar własny — 1 080 kg, całkowity — 1 740 kg. Średnica wirnika nośnego — 10 m.

Zastosowanie odrzutowego napędu łopat wirnika wpływa na znaczne obniżenie ciężaru śmigłowca, bo oprócz zmniejszenia ciężaru zespołów napędzających wirnik, odpadają całkowicie (w śmigłowcu o napędzie ciśnieniowym): wał tylny, przekładnia pośrednicząca i końcowa oraz śmigło ogonowe. A to dlatego, że wirnik napędzany metodą odrzutu nie wytwarza momentu reakcyjnego, który musiałby być zrównoważony przez działanie śmigła ogonowego. Napęd tego rodzaju jest szczególnie zalecany w konstrukcjach śmigłowców o dużym ciężarze.

Przewiduje się również opracowanie dużego śmigłowca kombinowanego zabierającego 30—36 pasażerów. W konkretnym przypadku ma to być konstrukcja wyposażona w skrzydła o małej rozpiętości oraz wirnik nośny. Ciężar własny — 7 780 kg, całkowity — 12 000 kg. Przewidywana prędkość max. — 465 km/h.

Mgr inż. STANISŁAW ROMANOWSKI

SPORT SAMOLOTOWY

● **Tegoroczne** samolotowe mistrzostwa Austrii odbyły się w Wels. Warunkiem uczestnictwa w mistrzostwach było: wylatanie co najmniej 100 godzin i uczestnictwo w co najmniej 5 zawodach (krajowych lub za granicą), lub uplasowanie się w pierwszej połowie uczestników wojewódzkich mistrzostw samolotowych, względnie w pierwszej połowie uczestników ubiegłych mistrzostw Austrii, lub zdobycie co najmniej 300 punktów w ostatnich zawodach całorocznych. Program mistrzostw obejmował zadania nawigacyjne i pilotażowe. Na starcie stanęło 27 samolotów, w większości Cessna. Zwyciężył W. Schwarzmüller na samolocie Cessna—172, przed J. Straussem (Cessna—150) i J. Friedlem (Cessna—172).

SPORT SPADOCHRONOWY

● **Bardzo** dobre rezultaty osiągnęli niedawno radzieccy spadochroniarze wojskowi. Na zawodach, jakie odbyły się w okręgu zakaukaskim, grupa trzech mężczyzn w skoku nocnym z wysokości 600 m osiągnęła wynik zerowy. Jest to nowy rekord międzynarodowy. Grupa złożona z dziewięciu mężczyzn, w skoku nocnym z wysokości 2 000 m, osiągnęła odległość 0,72 m od środka koła, bijąc rekord należący do skoczków amerykańskich. Ogółem na zawodach ustanowiono 15 rekordów międzynarodowych, z czego 10 ustanowiły kobiety, zaś 5 mężczyźni. Na specjalne wyróżnienie wśród kobiet zasługiwały M. Baranowska, M. Sziriajewa, W. Zakorecka, A. Diużowa i T. Kuwykina.

KOMUNIKACJA I TRANSPORT

● **26 zebranie** plenarne IATA odbyło się w dniach 27 — 30 października br. w Teheranie (Iran). Gospodarzem były irańskie linie lotnicze Iran Air. Do IATA należy obecnie 105 towarzystw komunikacji lotniczej, z czego 91 jest członkami aktywnymi, zaś 14 — korespondentami.

● **Linie** Air France zainwestowały ogółem 1 275 695 000 franków w swą flotę ośmiu Boeingów—747, wraz z kosztami części zamiennych, wyposażenia, zabudowań portowych przystosowanych do obsługi olbrzymów oraz wyszkolenia personelu.

● **Do najbardziej** aktywnych towarzystw komunikacji powietrznej należą japońskie linie Japan Air Lines. W ruchu międzykontynentalnym samoloty JAL docierają do 36 miast w 24 krajach. Planuje się rozbudowę linii, przede wszystkim na rejon południowego Pacyfiku, potem do Chicago (1971), Meksyku (1972), Johanesburga, Kairu i Nairobi (1974). Od roku 1973 na trasę transsyberyjską do Europy wejdą w barwach JAL samoloty Boeing—747. Na trasy między Japonią i Europą (oraz USA) przewidziane są również samoloty francusko — brytyjskie „Concorde". W roku 1974 japońskie linie „Japan Air Lines" dysponować będą flotą złożoną z 65 samolotów odrzutowych. W tej liczbie znajdzie się 15 Boeingów—747, 14 aerobusów na trasy średniego zasięgu, 9 DC — 8—61, 7 DC—8—62, 6 DC—8—50, 4 DC—8 i 10 Boeingów—727. Obecnie „Japan Air Lines" dysponują 49 samolotami odrzutowymi.

● **Bułgarskie** towarzystwo komunikacji powietrznej „Bałkan" uruchomiły regularną linię towarową Sofia — Wiedeń — Paryż.

● **Linie** Pan American World Airways otrzymały 25 z kolei samolot Boeing — 747.

● **Peruwiańskie** linie lotnicze zakupiły dwa samoloty L—100—20, będące cywilną wersją amerykańskich maszyn transportowych „Herkules".

● **W Delhi** obradowała konferencja dyrektorów towarzystw lotniczych z 22 krajów Azji i południowego Pacyfiku. Postanowiono, iż kabiny pilotów w samolotach lecących na trasach międzynarodowych będą miały drzwi metalowe, odporne na kule. Drzwi powinny być stale zamknięte, by w ten sposób utrudnić próby uprowadzania maszyn.

● **„Concorde 001"**, prototyp francusko-brytyjskiego naddźwiękowego odrzutowca pasażerskiego, odbył drugi lot z prędkością równą dwukrotnej prędkości dźwięku. Był to 103 lot samolotu. Maszyna wystartowała z lotniska w Tuluzie i pozostawała w powietrzu 1 godzinę i 20 minut, w tym przez 37 minut leciała z prędkością równą dwukrotnej prędkości dźwięku.

● **Na Kubę** porwany został pierwszy olbrzymi samolot Boeing-747, linii Pan American, z 360 pasażerami na pokładzie. Pilotowi udało się bezpiecznie wylądować na lotnisku w Hawanie i po godzinnym postoju — wystartować z powrotem do USA. W czasie postoju na hawańskim lotnisku musiał pracować bez przerwy jeden z silników, gdyż w Hawanie nie ma urządzeń niezbędnych do uruchomienia silników tego rodzaju kolosa.

● **Flota** amerykańskich linii „Eastern Airlines" składa się z 250 samolotów.

● **Największe** w USA linie „United Airlines" posiadają 388 samolotów odrzutowych.

PRZEMYSŁ

● **Wartość** sprzętu lotniczego, wyeksportowanego przez francuskie wytwórnie, osiągnęła niedawno 4,4 mld franków.

● **Japońskie** towarzystwo Nihon Aeroplane Manufacturing rozpoczęło pertraktacje z holenderską firmą lotniczą Fokker, w sprawie nawiązania bliższej współpracy. Japończycy przeprowadzili w Holandii szereg rozmów, badając możliwości rozpoczęcia wspólnych prac nad projektem odrzutowego samolotu pasażerskiego dla 150—180 pasażerów.

● **Nowy** radziecki samolot Tu-134 A (76 miejsc) przeszedł pomyślnie próby. Jest to zmodyfikowana wersja Tu-134. Tu-134 A jest bardziej pojemny, dzięki wydłużeniu kadłuba. Może on rozwijać prędkość podróżną do 900 km/h.

LOTNICTWO WOJSKOWE

● **Stany** Zjednoczone dostarczą w najbliższym czasie Pakistanowi 18 samolotów F-104 A i 7 samolotów B-57.

● **Rozpoczęła** się dostawa amerykańskich samolotów naddźwiękowych „Phantom" dla zachodnioniemieckiej Bundeswehry. Lotnictwo NRF ma otrzymać ogółem 88 samolotów tego typu.

RÓŻNE

● **7 października** br. zmarł marszałek lotnictwa ZSRR, Jewgienij Łoginow. W czasie ostatniej wojny Łoginow dowodził najpierw dywizją, potem korpusem lotniczym. Po wojnie — pełnił funkcje dowódcy Armii Powietrznej, zastępcy dowódcy Powietrznych Sił Zbrojnych ZSRR. W roku 1959 mianowany został przewodniczącym zarządu głównego lotnictwa cywilnego. Na tym posterunku dał się poznać jako doskonały organizator. W maju 1970 r. Łoginow przeszedł do pracy w Ministerstwie Obrony.

● **W ciągu** 9 miesięcy br. lotnictwo cywilne NRF zanotowało 459 katastrof samolotowych, w których 67 osób poniosło śmierć, a 116 zostało rannych. Zniszczeniu uległy 102 samoloty, a 325 zostało uszkodzonych.

● **Sąd** w Berlinie skazał zachodnioniemieckiego pilota szybowcowego Gerharda Littmanna na karę 1 roku i 8 miesięcy więzienia za rozmyślne naruszenie obszaru powietrznego NRD oraz ustawy o lotnictwie cywilnym. Szybowiec oskarżonego został skonfiskowany.

ASTRONAUTYKA I TECHNIKA RAKIETOWA

Dnia 30 października z terenu ZSRR wyrzucono dwa sztuczne satelity Ziemi: „Kosmos 375" i „Kosmos-376". Wysokość orbitalna satelity pierwszego — 2 164/538 km, a drugiego — 311/216 km.

✶

W ZSRR ukazała się książka „Łuna-16 — kosmiczny geolog". Książka ta została wydana w nakładzie 50 tys. egzemplarzy, w biblioteczce gazety „Izwiestia". Na półkach księgarskich znalazła się prawie natychmiast po zakończeniu wyprawy na Srebrny Glob. Omawia szczegółowo niezwykłe przedsięwzięcie automatycznego geologa, zawiera reportaże z centrum dowodzenia lotem oraz z wytwórni, gdzie budowano „Łunę-16".

✶

Niezwykłej kradzieży dokonano w USA. Zaginęły mianowicie dwie przesyłki zawierające 13 gramów materii księżycowej. Wysłane zostały z Houston i adresowane były — jedna do Nowego Jorku a druga do Arabii Saudyjskiej. Jak na razie, nie natrafiono na ślad „porywaczy".

✶

Francuski Instytut Meteorologiczny zakupił w USA 20 rakiet sondażowych typu „Super -Arcas-B". Udźwig 5,5 kg na wysokość 90 km.

✶

Międzynarodowa Federacja Astronautyczna wybrała na swym ostatnim kongresie nowe władze. Przewodniczącym został Andre Jaumotte — Belgia. Jego zastępcą — M.Carafoli — Rumunia, a wiceprzewodniczącymi: L. Napolitano — Włochy, G. Mueller — USA, L. Siedow — ZSRR, T. Tabanera — Argentyna i H. Murphy — Indie. Następny, 22 kongres astronautyczny, odbędzie się w roku przyszłym w Brukseli.

✶

Profesor George Mueller były dyrektor ośrodka kosmicznych lotów załogowych w NASA, otrzymał na kongresie astronautycznym w Konstancji medal imienia E. Saengera, pioniera techniki rakietowej. (zmarłego w 1964 r.).

✶

Jak wynika z dostępnych danych statystycznych, do połowy października br. ZSRR umieścił na orbicie ziemskiej 60 sztucznych satelitów (licząc od początku roku bieżącego), podczas gdy USA 30 obiektów kosmicznych.

✶

W paryskim Pałacu Wynalazków otwarto 12 października br. specjalną salę poświęconą opanowaniu przestrzeni kosmicznej. Umieszczono w niej liczne modele rakiet, statków kosmicznych i sztucznych satelitów. Wystawę zorganizowano z okazji 100 rocznicy urodzin Jeana Perrina, laureata Nagrody Nobla i fundatora Pałacu Wynalazków.

✶

A oto niektóre dane o „mikroklimacie" panującym w kabinie radzieckiego statku kosmicznego „Sojuz-9", w którym Nikołajew i Sewastianow przebywali 424 godziny. Ciśnienie tlenu 157—285 mm sł. rtęci, ciśnienie dwutlenku węgla 1,3—10,7 mm sł rtęci, wilgotność względna 50—75 procent, temperatura 17—28 stopni. Podczas lotu Nikołajew stracił 2,7 kg ciężaru, a Sewastianow 4 kg.

✶

Jedna z wytwórni amerykańskich podpisała umowę z Kanadą na wykonanie satelity telekomunikacyjnego typu „Anik-1". Satelita ten mógłby zostać umieszczony na orbicie ziemskiej w końcu roku 1972, a w roku 1973 rozpocząłby normalne funkcjonowanie. Około 20 procent wyposażenia satelity sporządzone ma być w Kanadzie.

★

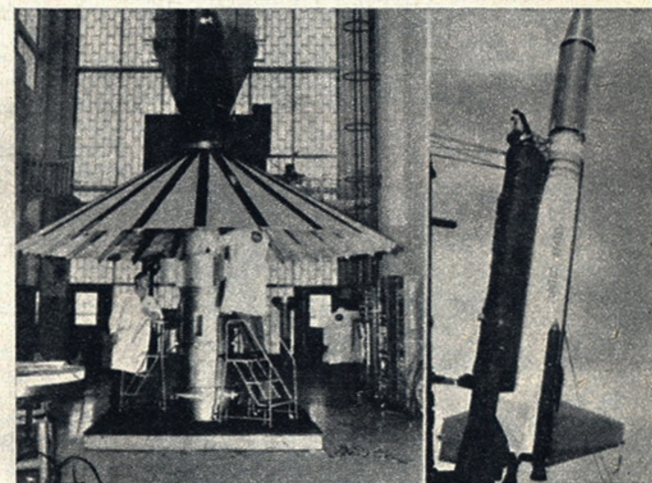
Załoga statku kosmicznego „Apollo-14" przejdzie obowiązkową 21-dniową kwarantannę przed wyprawą na Księżyc. Odosobnienie kosmonautów jest nieodzowne, jak oświadczył lekarz naczelny NASA, dla zapewnienia pełnej sprawności i zachowania zdrowia.

★

W dniach od 27 października do 2 listopada przebywała w Erywaniu (ZSRR) francuska delegacja uczonych i specjalistów. Celem wizyty było rozszerzenie współpracy w zakresie pokojowego wykorzystania badań przestrzeni kosmicznej. Na czele delegacji francuskiej stał przewodniczący francuskiego narodowego Centrum Badań Kosmicznych G. Denisse, a delegacji radzieckiej przewodził prof. B. Pietrow, przewodniczący organizacji „Interkosmos" przy Akademii Nauk ZSRR. Z okazji wizyty prasa radziecka przypomina o wspólnych radziecko-francuskich badaniach atmosfery ziemskiej i Kosmosu.

★

Z Antarktydy przeprowadzono np. 9 startów radzieckich rakiet sondażowych, zaopatrzonych we francuską aparaturę badawczą. Z Moskwy do Paryża, za pośrednictwem satelity „Mołnia-1", przekazano seans telewizji kolorowej, poświęcony wizycie prezydenta Francji Pompidou w ZSRR.



Prace nad sondą marsjańską prowadzone w USA obejmują m. in. wypróbowanie odpowiedniego spadochronu, któryby umożliwiał wykorzystanie go w atmosferze planety Mars. Powyżej z lewej — spadochron o średnicy 4,6 m, z prawej — rakieta „Castor", przy pomocy której wyniesiono spadochron na wysokość około 70 km, wyrzucając go przy dużej prędkości. Spadochron otworzył się na wysokości około 40 km i następnie został nad Ziemią przechwycony przez śmigłowiec.

Tak wygląda emblemat kolejnej wyprawy księżycowej na statku kosmicznym „Apollo-14". Przewidywany start — 31 stycznia 1971 roku. Załoga: Shepard, Roosa i Mitchell.



OBSERWACJE I DOŚWIADCZENIA

z międzynarodowych zawodów modeli rakiet


Jugosłowianin A. Madżarac z modelem pojazdu rakietowego „Wostok".


Najlepiej wykonany model redukcyjno-latający „Saturn-V", dzieło O. Szaffka z CSRS. Widoczne są przezroczyste dodatkowe stateczniki.

W rozgrywanych w dniach 22 — 24 września br. w miejscowości Vrsac w Jugosławii Międzynarodowych Zawodach Modeli Rakiet uczestniczyły reprezentacje: Bułgarii, Czechosłowacji, Polski, Rumunii, Stanów Zjednoczonych oraz 19 zespołów aeroklubowych Jugosławii.

Na starcie stanęły reprezentacje krajów, które przewodzą ruchowi rakietowemu w modelarstwie światowym. Była to więc doskonała okazja dokonania szeregu interesujących obserwacji, szczególnie w zakresie rozwiązań konstrukcyjnych modeli i tendencji rozwojowych w modelarstwie rakietowym.

Już na wstępie stwierdzić należy, że jugosłowiańskie zawody nie przyniosły większych rewelacji pod względem rozwoju technicznego samych konstrukcji modeli. Najskromniej wypadły modele rakiet czasowych — konkurencji najliczniej obsadzonej (73 zawodników. 24 zespoły). Większość modeli tej kategorii charakteryzowało się układem klasycznym. Często kadłuby tych rakiet wykonane były z fabrycznie produkowanych rur papierowych. Równie często spotykało się seryjnie produkowane głowice z polistyrenu lub żywic epoksydowych. Wynikało to prawdopodobnie z adaptacji rakiet szkoleniowych z zestawów — dla celów zawodniczych. (Dotyczyło to przede wszystkim modeli zawodników jugosłowiańskich). Czołowi zawodnicy wyposażali swoje modele w spadochrony o dużej średnicy 700 — 1000 mm, z cienkiej folii polietylenowej. Część zawodników stosowała spadochrony produkcji fabrycznej z kolorowym nadrukiem. Przy bezchmurnej pogodzie i silnym słońcu najlepszą widoczność miały spadochrony barwione na czarno lub biało. W celu polepszenia widoczności niektórzy zawodnicy wcierali przed lotem w czaszę spadochronu pył aluminiowy.

Najbardziej wyrównany zespół w tej kategorii stanowili jugosłowiańscy modelarze z Aeroklubu Nisz. Niespodzianką było zajęcie dalekiego, 15-tego miejsca przez modelarzy Czechosłowacji. Ich modele wyróżniały się stosunkowo długimi kadłubami i estetycznym wykończeniem.

W konkurencji rakietoplanów (podobnie jak u nas w kraju) zaobserwowano dwa kierunki rozwojowe — modele ze skosem skrzydeł do tyłu oraz modele bez skosu, często z eliptycznymi zakończeniami i podwójnym wzniosem. (Wydaje się, że przyszłość mają raczej rakietoplany o prostym płacie i zwiększonej rozpiętości. Będzie to jednak możliwe tylko wtedy, gdy modelarze będą dysponować silnikami o odpowiedniej charakterystyce ciągu). Z najciekawszymi rakietoplanami startowali zawodnicy amerykańscy. Ich modele miały skrzydła szkieletowe (bez dźwigarów), pokryte papierem japońskim. Obrys skrzydeł eliptyczny (bez skosu) i stosunkowo duże wydłużenie. Komora silnikowa tych modeli odrzucana była na pułapie łącznie z silnikiem i opadała na spadochronie. Loty amerykańskich modeli charakteryzowały się dużą doskonałością w locie ślizgowym i małym opadaniem, jednak pułapem lotu silnikowego znacznie ustępowały pozostałym modelom.

Tylko niewiele modeli posiadało automaty ograniczające czas trwania lotu. Modele niżej podpisanego i Jerzego Witkowskiego (II i IV miejsce) miały nieduży skos skrzydeł do tyłu i stosunkowo duże (jak na ten układ) wydłużenie. Modele Juliusza Jarończyka różniły się od pozostałych bardziej zwartą sylwetką, co wyraźnie wskazuje, że konstruktor liczył bardziej na wysokość lotu niż na doskonałość.

Godny odnotowania jest fakt, że najlepszy model Jarończyka, zaginął w czasie treningu w przeddzień zawodów, a pozostałe modele tego zawodnika zawiodły w lotach konkursowych, prawdopodobnie na skutek zwichrzenia płata, na co niezwykle są czułe rakietoplany, latające na kątach natarcia zbliżonych do zera.

Konkurencja modeli redukcyjnych, jak na każdych zawodach, wzbudziła największe zainteresowanie. Spośród zgłoszonych do zawodów modeli redukcyjnych (było ich 17) tylko czwartą część stanowiły małe modele rakiet meteorologicznych lub doświadczalnych, które z uwagi na brak szczegółów i prostą konstrukcję nie miały żadnych szans w walce o czołowe miejsca. Rumun — Ion Matusan startował małą, bardzo uproszczoną makietą rakiety „Atlas", również bez szans na powodzenie. Większa część modeli startujących w zawodach to duże rakiety kosmiczne o długości całkowitej 700 — 1 100 mm. „Saturn — V" zwycięzcy tej konkurencji Otokara Szaffka wykonany był w skali 1 : 100. Mocną stroną tego modelu była duża liczba szczegółów oraz starannie wykonane dysze silników. Natomiast poważnym błędem było malowanie „Saturna — V" na wysoki połysk. Wszystkie oryginalne „Saturny" malowane były na matowo, z wyjątkiem barw narodowych. Błąd ten powtarzał się w kilku innych przypadkach i to wśród doświadczonych modelarzy. Warto dodać, że model Czecha miał doklejone do startu duże stateczniki z pleksi, a silniki napędowe (5 x Adast 10 N sek) umieszczone były w dyszach, wystając z nich na 1/2 długości. (patrz zdjęcie).

Niedociągnięciem organizacyjnym zawodów, a w konsekwencji sportowym, był brak wagi na starcie i rezygnacja z ważenia modeli przed startem.

Polskie modele górowały nad wszystkimi rakietami pułapem i statecznością lotu silnikowego. Warto odnotować, że większość dużych modeli wyposażona była w spadochrony z tkanin, co wykluczało możliwość uszkodzenia czaszy przy jej gwałtownym otwarciu (wypełnieniu). Do zawodów nie zgłoszono modeli wielostopniowych. Regulamin nie przyznaje bowiem premii za dodatkowe stopnie.

Na silnikach rodzimej produkcji startowali zawodnicy Czechosłowacji, Jugosławii, Polski i Stanów Zjednoczonych. Zarówno w konkurencji rakiet czasowych jak i rakietoplanów do startu dopuszczone były tylko silniki o impulsie całkowitym do 5 N sek. Optyczne porównanie osiągów tych silników (prób na hamowni nie przewidziano) wypadło na tyle dobrze, że nasze silniki nie ustępowały zagranicznym tej klasy. Natomiast polskie silniki kl. III (impuls całkowity do 20 N sek) ocenione były przez ogół uczestników zawodów za doskonałe, mimo iż — jak nam wiadomo — sporo im brakuje do 20 N sek. Polska, warto dodać, jest jedynym krajem w Europie produkującym silniki tej klasy. Nasze silniki były absolutnie niezawodne. W pozostałych przypadkach odnotowano dwie eksplozje.

Potrzebą chwili obecnej jest opracowanie nowoczesnego silnika do rakietoplanów o przedłużonym czasie pracy. Wszystkie nasze silniki wymagają drobnej zmiany, polegającej na przedłużeniu obudowy.

Najistotniejszym zadaniem modelarstwa rakietowego w naszym kraju jest uruchomienie ciągłej produkcji seryjnej silników dla potrzeb sportowych i szkoleniowych z ewentualnym wprowadzeniem ich do handlu. Od tego, kiedy ta produkcja zostanie na stałe uruchomiona, zależy dalszy rozwój modelarstwa rakietowego w Polsce i utrzymanie czołowej pozycji w światowym ruchu rakietowym.

HENRYK MELLER

Ekipa polska: J. Jarończyk z modelem „Diamanta", H. Meller z „Saturnem-V" i Z. Janecki z „Sojuzem". Wszystkie zdjęcia B. Konicki.




Jeden z modeli redukcyjno-latających, wykonany przez zawodników z Bułgarii.



BLED 70

ALPEJSKI TURNIEJ SPADOCHRONOWY

(6)

TADEUSZ MALINOWSKI
Korespondencja własna z Jugosławii

MISTRZOSTWA świata to nie tylko przegląd poziomu zawodniczego sportowców, ale także poziomu technicznego, głównie konstrukcji spadochronów. Na tegorocznych mistrzostwach w Bledzie spośród zaprezentowanych tam spadochronów można wyodrębnić pięć głównych typów, na których startowali skoczkowie. Będą to: Para Commander (USA), Olympic (Francja), PTCH (Czechosłowacja), UT (Związek Radziecki) i PS (Jugosławia). Ponadto Amerykanie poza konkursem pokazali kilkakrotnie dwa nowe typy spadochronów: skrzydło latające oraz tak zwaną deltę. O sprzęcie tym napiszę oddzielnie.

Przegląd kilku typów spadochronów ma charakter wprowadzający czytelnika w sprawy sprzętowe na mistrzostwach świata. Stąd też, rzecz zrozumiała, omówienie to nie wyczerpuje zagadnienia.

Jeśli można tak określić, ojcem Para Commandera jest inżynier francuski Pierre Lemoigne. Spadochronem tym zainteresowali się Amerykanie w 1961 roku. W wyniku wielu prób i ulepszeń, trzy lata później, oddano go do dyspozycji sportowców.

Para Commander to spadochron, który przy małej prędkości opadania ma większą prędkość postępową w porównaniu do klasycznych typów spadochronów oraz który umożliwia skoczkowi szybkie sterowanie nim i utrzymanie go bez wahań podczas dolotu na całym zakresie prędkości.

Spadochron ten wykonany jest z tkaniny nie przepuszczającej powietrze. Wierzchołek czaszy można dowolnie wciągać. Wówczas służy on do zmniejszenia prędkości opadania. Dwa stateczniki — po prawej i lewej stronie czaszy i trochę przesunięte do tyłu — jak sama nazwa wskazuje, spełniają rolę stateczników. Tak umiejscowione umożliwiają zmianę kształtu czaszy. W tym przypadku zostaje ona rozciągnięta w poziomie i podobna jest wówczas w swym kształcie do owalu.

Do głównych zalet Para Commandera należy to, że przy prędkości opadania do 4 m/s ma on dużą prędkość postępową, dochodzącą do 5 m/s. Na spadochronie tym skoczek może wykonywać szybkie obroty czaszy wokół swej osi, natomiast w czasie obrotu czaszy spadochron jest stateczny i nie wywołuje wahań.

Para Commander (Mark I i Mark II) stał się źródłem koncepcji w konstruowaniu nowoczesnego spadochronu zawodniczego. Przystąpiono do naśladowania Para Commandera w budowie sprzętu w wielu krajach. Oczywiście naśladowania, wzorowania się, ale nie dosłownego kopiowania. Zresztą obrazują to zamieszczone poniżej rysunki i dane techniczne.

Francuski EFA 683 Olympic oraz jego wersja rozwojowa EFA 686 Olympic, to sprzęt zbudowany w oparciu o spadochron Pierre Lemoigne'a, ale i z pewnym zachowaniem prawidłowości konstrukcyjnych Para Commandera. Większość sportowców, który wykonywali skoki ze spadochronami typu Para Commander, Olympic i Super Olympic, wyraża opinię, że Para Commander i Super Olympic są równorzędne pod względem własności zawodniczych. Doskonałość obu spadochronów jest podobna. Niektórzy skoczkowie stwierdzają, że Para Commander jest łatwiejszy w użytkowaniu, natomiast Super Olympic to sprzęt trudniejszy, wymagający od skoczka przyswojenia sobie nawyków sprzyjających skakaniu zawodniczemu.

Olympic od Super Olympic różni się tym, że ten ostatni ma inną wielkość szczelin ciągu oraz inny wierzchołek czaszy. Spadochron ten ma także inną uprząż, a ponadto inny pokrowiec. Pełny obrót czaszy tego spadochronu jest bardzo szybki i wynosi 3 sekundy.

Przemysł spadochronowy Czechosłowacji przygotował na tegoroczne mistrzostwa PTCH-8, będący wersją rozwojową spadochronu PTCH-7. Wielu naszych skoczków startowało na spadochronach tego typu na mistrzostwach.

Spadochron PTCH-8 w porównaniu do PTCH-7 jest łatwiejszy w użytkowaniu, poprzez udoskonalone sterowanie i zwiększoną skuteczność hamowania. Spadochron ten, podobnie jak wyżej wymienione, umożliwia szybką utratę wysokości przy pełnym ściągnięciu linek ciągu, zapewnia spokojne opadanie bez wahań, umożliwia poprawienie kierunku znoszenia w przypadku niewłaściwego punktu wyskoku, bardzo dobrą stateczność — także przy wietrze ponad 6 m/s — jak również skuteczne hamowanie przy wykorzystaniu szczelin hamujących. Zazwyczaj PTCH-8 używany jest z dwoma spadochronikami wyciągającymi.

Skoczkowie nasi, którzy wykonali wiele skoków na spadochronach PTCH-8, twierdzą, że spadochron ten jest sprzętem udanym, umożliwiającym uzyskanie dobrych wyników sportowych na zawodach.

Radziecki spadochron zawodniczy UT-2K, który zaprezentowany został dwa lata temu na mistrzostwach świata, to wersja rozwojowa UT-2. Na nim to bowiem sportowcy Związku Radzieckiego startowali na mistrzostwach świata w 1966 roku. Spadochron UT-2K to sprzęt ulegający stopniowemu unowocześnieniu. Układ i wielkość szczelin — to ulepszenia konstrukcyjne, które wpłynęły w sposób decydujący na osiągi tego spadochronu. Konstruktorzy radzieccy ciągle modernizują sprzęt w oparciu o wnioski i propozycje zarówno skoczków doświadczalnych jak również zawodników uczestniczących na wspomnianym sprzęcie w zawodach krajowych i międzynarodowych.

Poprawiony UT-2K odznacza się lepszą sterownością. Wzrosła też jego doskonałość.

Jugosłowiańska wytwórnia Kluz, produkująca różne typy spadochronów zarówno dla skoczków cywilnych jak i wojskowych, prowadzi od dłuższego czasu prace rozwojowe nad spadochronem zawodniczym. W wyniku wielu przeprowadzonych doświadczeń powstał przed dwoma laty spadochron zawodniczy PS-06. Jego wersja rozwojowa PS-06-01 (zwana także Jugo Commander) należy do klasycznego sprzętu wyczynowego. Spadochron ten ma wiele zalet: między innymi dość dużą prędkość postępową, jak również stosunkowo krótki czas pełnego obrotu czaszy.

Dopracowana uprząż, a także zastosowanie spadochronu zapasowego PR-03, poprawia jakość sprzętu. Uzyskane wyniki przez skoczków jugosłowiańskich świadczą dobitnie, że spadochrony Kluza śmiało konkurują z innym sprzętem tego typu.

Na uwagę zasługuje również angielski spadochron Dominator, wyprodukowany przez wytwórnie Quiltera, wzorowany na spadochronie Lemoigne. Jak sami Francuzi stwierdzają, Dominator — to Lemoigne dla Anglii.

W mistrzostwach uczestniczyło 183 skoczków z 28 krajów. Nie wszystkie drużyny skakały na sprzęcie jednolitym. Zdarzało się, że ekipa dysponowała dwoma, a nawet trzema typami spadochronów (np. Polacy). Szczegółowe wyliczanie zabrałoby wiele miejsca. Skoczkowie państw zachodnich startowali głównie na spadochronach Para Commander, Olympic względnie

PTCH-8 (Czechosłowacja)

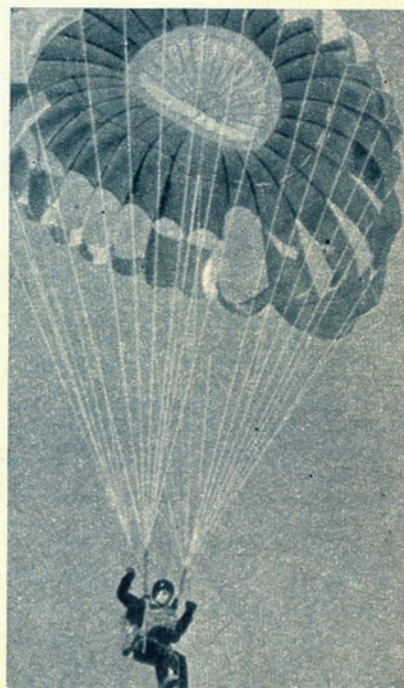
Powierzchnia 46 m². Powierzchnia wycięcia około 3 m². Na czaszy rozmieszczono 24 szczeliny, w tym 3 pełne wycięcia. Dwa stateczniki, czteroczłonowe. Prędkość opadania około 6 m/s. Prędkość postępowa od 4 do 5 m/s. Całkowity obrót czaszy o 360 stopni trwa 5 sekund. Dopuszczony do skoku z samolotu lecącego z prędkością około 300 km/h. Ciężar 12 kG. Rok budowy: 1970.

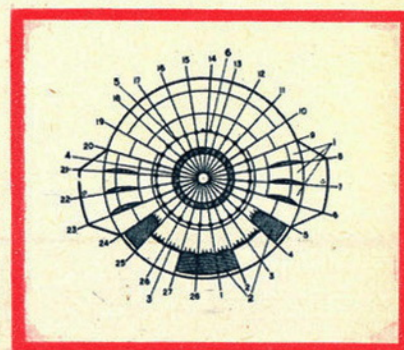




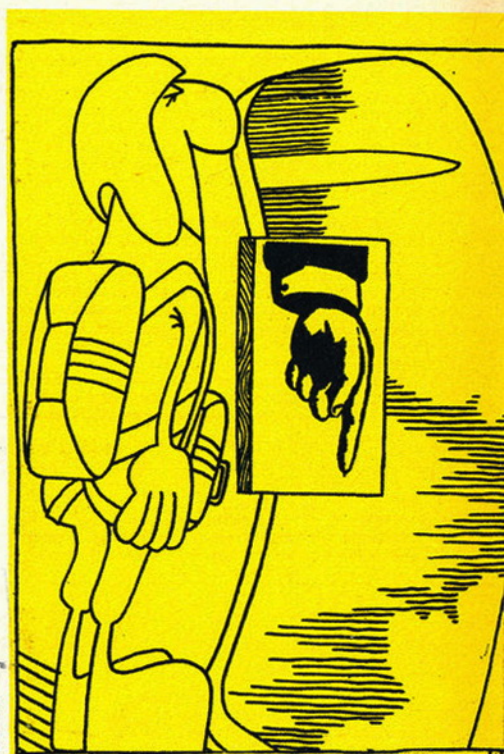
UT-2K (ZSRR)

Powierzchnia 45 m². Powierzchnia wycięcia około 3 m². Na czaszy rozmieszczono 15 szczelin, w tym 3 pełne wycięcia. Dwa stateczniki, czteroczłonowe. Prędkość opadania 5 m/s. Prędkość postępowa około 5,5 m/s. Pełny obrót czaszy w granicach 4 s. Wykonano wiele wersji rozwojowych, między innymi o nazwach „Sport", Z III i Z2. Ciężar około 11 kG. Rok budowy: 1968.





Super Olympic, natomiast pozostali zawodnicy zarówno na wspomnianych wyżej spadochronach jak również na sprzęcie PTCH.



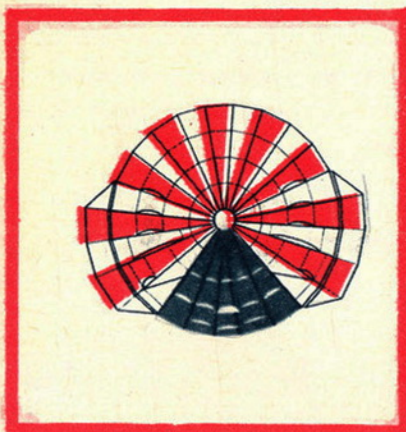


Spadochrony nad lotniskiem Lesce Bled. Zdjęcia autora.

Para Commander (USA)

Powierzchnia 45 m². Powierzchnia wycięcia 2 m². Na czaszy rozmieszczono 23 szczeliny, w tym 3 pełne wycięcia. Tkanina nylonowa, nie przepuszczająca powietrza, nieporowata. Dwa stateczniki, pięcioczłonowe. Prędkość opadania od 3 do 4 m/s. Prędkość postępowa od 2 do 5,5 m/s. Prędkość pełnego obrotu czaszy od 4 do 5 s. Dopuszczony do skoku z samolotu nie przekraczającego prędkości 200 km/h. Ciężar 11,5 kG. Rok budowy: 1964.

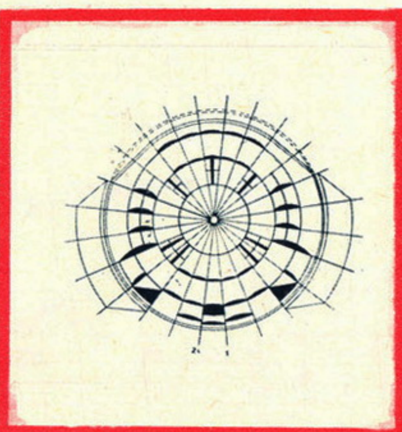




EFA 683 Olympic (Francja)

Powierzchnia 51 m². Powierzchnia wycięcia 1,5 m². Na czaszy rozmieszczono 40 szczelin, w tym 3 pełne wycięcia. Tkanina nylonowa, nie przepuszczająca powietrza. Dwa stateczniki pięcioczłonowe. Prędkość opadania 5 m/s. Prędkość postępowa około 5 m/s. Prędkość pełnego obrotu czaszy około 4 s. Dopuszczony do skoku przy prędkości samolotu 300 km/h. Ciężar 11,7 kG. Rok budowy: 1966. Zdjecie: Super Olympic.

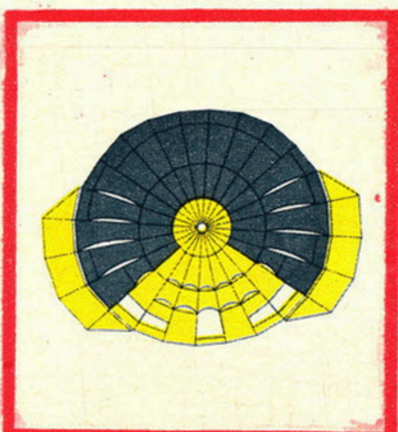


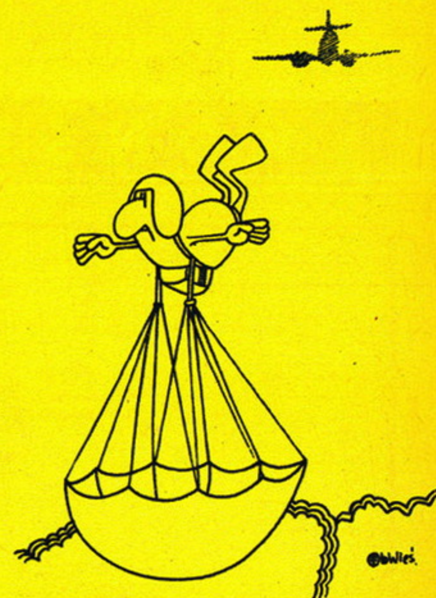


PS-06-01 (Jugosławia)

Powierzchnia 51 m². Powierzchnia wycięcia około 2,5 m². Na czaszy rozmieszczono 22 szczeliny, w tym 3 pełne wycięcia. Dwa stateczniki, pięcioczłonowe. Prędkość opadania około 5 m/s. Prędkość postępowa około 6 m/s. Pełny obrót czaszy od 3,5 do 6 sekund. Na czaszę użyto tkaniny nylonowej. Ciężar spadochronu 13,5 kG. Produkowany w sześciu zestawach kolorów. Rok budowy: 1969.









HANNOVER CL-V

Na przełomie 1918—1919 r. z poniemieckich i austriackich lotnisk Wielkopolski i Małopolski — polskie władze wojskowe skierowały do Centralnych Warsztatów Lotniczych (CWL) w Warszawie ponad 80 nadających się do remontu, zdobytych bądź odnalezionych w magazynach, samolotów produkcji niemieckiej i austriackiej. Pośród wymienionego sprzętu CWL otrzymały do remontu kilka mało znanych samolotów typu Hannover Roland CL-V. Po remoncie sprzęt ten przez krótki okres czasu (1919—1920 r.) był używany w jednostkach liniowych lotnictwa polskiego, obok popularniejszych w lotnictwie samolotów Hannover CL-II i CL-III. Samolot obserwacyjno-wywiadowczy Hannover CL-V, budowany w niewielkich seriach od 1916 do 1918 r. przez niemiecką wytwórnię „Hawa" w Hannowerze oraz z licencji w wytwórni Halberstadt i L.F.G., był pod koniec I Wojny Światowej używany przez Niemców na froncie francuskim. Do końca wojny wyprodukowano ok. 500 maszyn tego typu.

Hannover CL-V był jednosilnikowym dwumiejscowym dwupłatem obserwacyjno-wywiadowczym konstrukcji mieszanej. Samolot ten stanowił wersję rozwojową znanych powszechnie w czasie wojny samolotów Hannover CL-II, CL-III, CL-IIIA, których wyprodukowano łącznie 1056. Samoloty CL-V napędzane były silnikiem: Mercedes, Argus lub Austro Daimler, w zakresie mocy 180—220 KM. Śmigło drewniane typu Reshke lub Garuda. Uzbrojenie: 1 zsynchronizowany k. masz. Parabellum kal. 7,9 mm i 1 k. masz. Spandau kal. 7,63 mm na obrotnicy w kabinie strzelca. Samoloty wersji wywiadowczej miały dodatkowo radio i fotokamerę.

W Polsce, kilka remontowanych samolotów CL-V wyposażonych zostało (z braku części oryginalnych) w zespoły adaptowane z samolotów innego typu (podwozia, wyposażenie kabiny, zespół napędowy).

DANE TECHNICZNE

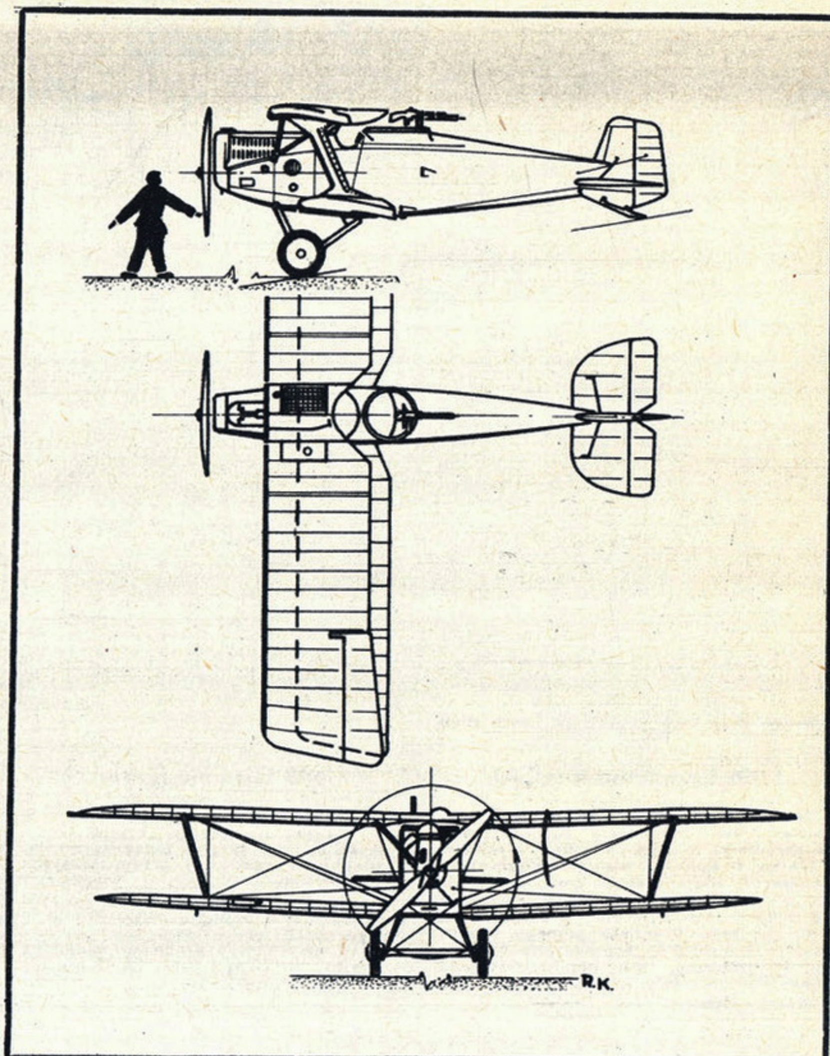
Wymiary: Rozpiętość — 11,50 m, długość — 7,82 m, wysokość — 2,85 m, pow. nośna — 36,5 m².

Ciężary: Ciężar własny — 730 kg, ciężar całkowity — 1100 kg.

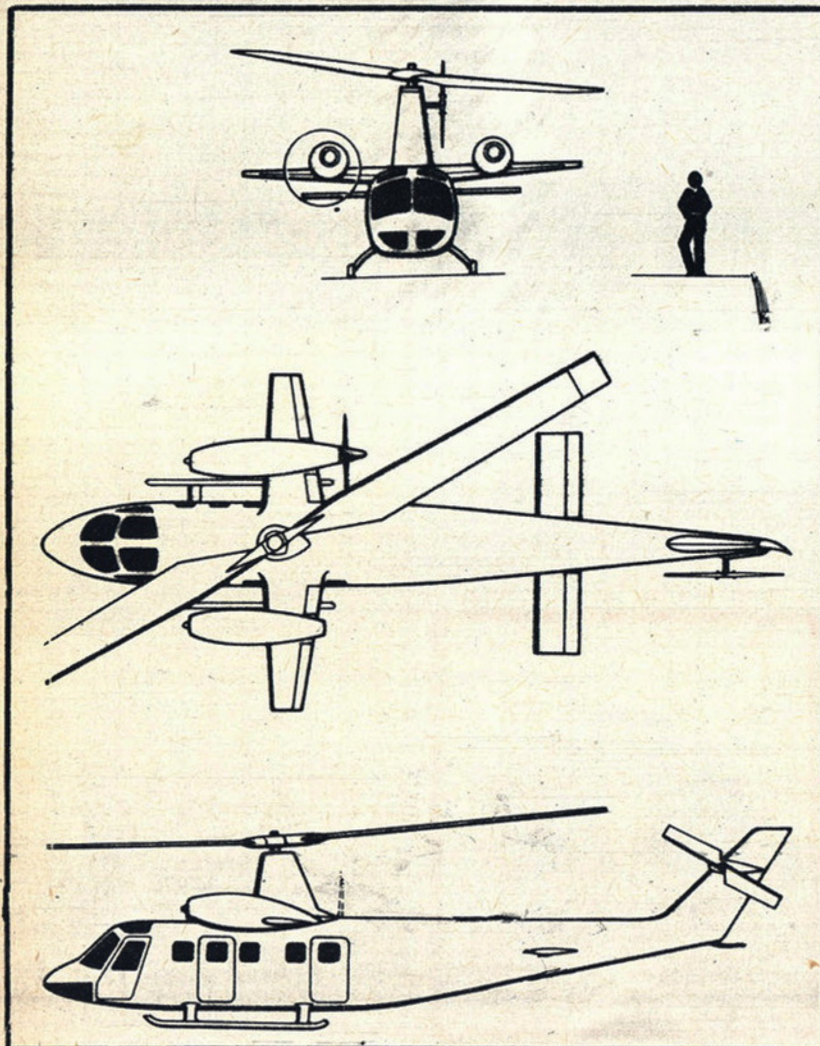
Osiągi: Prędk. max. — 170 km/h, prędkość przelotowa — 150 km/h, prędkość min. 65 km/h, pułap — 5500 m, zasięg — 450 km.

RYSZARD KACZKOWSKI





KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



SV-20

Włoskie zakłady lotnicze SIAI—Marchetti w Varese znane są z budowy szkolnego samolotu „Bravo" i turystycznych S-205 i S-208. Wspólnie z zakładami Silver-Craft opracowały one również projekt lekkiego 3-miejscowego śmigłowca SH-4, który był już opisany w „SP". Obecnie w zakładach tych trwają prace nad nowym śmigłowcem SV-20. Chodzi tu o uskrzydlony, szybki śmigłowiec z napędem turbinowym. Opracowywane są równolegle dwie wersje SV-20A (normalny śmigłowiec) i SV-20C (z dodatkowym śmigłem pchającym, będzie to więc tzw. wirolot). Do chwili obecnej wykonano makietę i trwają próby dynamiczne zespołów śmigłowca.

SV-20 jest śmigłowcem jednowirnikowym, odznaczającym się nowoczesną konstrukcją. Wirnik nośny dwułopatowy o układzie półsztywnym. Łopaty mają dźwigary z wyciskanych kształtowników duralowych i pokrycie z laminatu szklanego, podparte wypełniaczem ulowym z mas plastycznych. Tak samo jest wykonany wirnik ogonowy, Skrzydła wolnonośne z profilem NACA 18% u nasady, przechodzącym w 12% na końcach. Konstrukcja przekładkowa, metalowa, z wypełniaczem ulowym. Kadłub nie posiada charakterystycznego dla śmigłowców podziału na kadłub właściwy i belkę ogonową. Konstrukcja metalowa skorupowo-przekładkowa z wypełniaczem ulowym. Oszklona kabina załogi mieści 2 osoby. Wejście z obu stron. Kabina główna, zależnie od wersji, może pomieścić 12 osób, albo 4 nosze z chorymi i lekarza, lub 1 250 kg ładunku. Zewnętrzne ładunki lub uzbrojenie mogą być przewożone na holu pod kadłubem lub zamocowane na 6 wspornikach podskrzydłowych. Wejście do kabiny głównej przez dwoje drzwi z lewej strony. Podwozie saniowe z rur duralowych. Możliwość zastosowania doczepianych kół do transportu lub — pływaków.

Napęd składa się z 2 silników turbinowych PT 6A-30 po 900 KM mocy startowej i 650 KM mocy przelotowej, zabudowanych na skrzydłach i osłoniętych owiewkami. Napęd wirnika przy pomocy przekładni zębatej stożkowej o zębach śrubowych. W wersji C — prawy silnik napędza śmigło pchające. Paliwo w zbiornikach kadłubowych o pojemności 1 100 l. (J. Ś.)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Średnica wirnika głównego — 12,86 m, średnica wirnika ogonowego 2,40 m, rozpiętość skrzydeł 6,0 m, długość kadłuba — 11,98 m, wysokość — 3,55, wymiary kabiny — 3,85 × 1,45 × 1,3 m.

Ciężary: Ciężar własny SV-20A — 1 870 kg (SV-20C — 1950 kg), ciężar całkowity max — 4 000 kg.

Osiągi SV-20A (SV-20C): Prędkość przelotowa — 335 (390) km/h, wznoszenie — 9,5 (11,5) m/s, pułap statyczny z wpływem ziemi — 6 100 (6 100) m, zasięg max. — 890 (815) km, czas trwania lotu (max.) — 3 h 40 min. (3 h 40 min.).



„SKRZYDLATA" W 1971 ROKU

Drodzy Czytelnicy! Pragniemy przypomnieć Wam, że tylko do **10 grudnia br.** przyjmowane są wpłaty na prenumeratę „Skrzydlatej Polski" w 1971 r.

Wpłaty na prenumeratę krajową przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Wpłat dokonywać można również na niezawodne konto **PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28.**

Cena prenumeraty krajowej wynosi:

kwartalnie	—	**26 zł**
półrocznie	—	**52 zł**
rocznie	—	**104 zł**

Czytelnicy, posiadający krewnych lub znajomych za granicą, prenumeratę naszego pisma ze zleceniem wysyłki za granicę zamówić mogą w **Biurze Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024.**

Cena prenumeraty za granicę wynosi:

kwartalnie	—	**36,40 zł**
półrocznie	—	**72,80 zł**
rocznie	—	**145,60 zł**

Prenumeratę zgłoszoną do 10 grudnia br. „Ruch" rozpoczyna realizować od 1 stycznia 1971 roku.

DRODZY CZYTELNICY! PAMIĘTAJCIE, ŻE TYLKO PRENUMERATA ZAPEWNIA STAŁĄ LEKTURĘ „SKRZYDLATEJ POLSKI".



Medard Krzycki ● SOWY NADLECĄ O ŚWICIE ● Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1970 r., wyd. I, str. 129. Cena zł. 5.

Nowa książeczka z serii „Żółtego Tygrysa" w sposób zbeletryzowany opisuje powietrzne walki Brygady Pościgowej w obronie stolicy 1939 r. Znany historyk wojskowości gen. bryg. Jerzy Kirchmayer tak napisał o tym okresie zmagań: „Ta karta czerwoną krwią pisana — to niezmierzone bohaterstwo polskiego lotnika; szedł on bez namysłu w nierówny bój, w którym przejawił wspaniały instynkt bojowy, ofiarność bez granic, w którym jego przestarzały, słabo uzbrojony samolot walczył z co najmniej dziesięciokrotną przewagą nieprzyjaciela, z jego nowoczesnym sprzętem lotniczym, z jego o wiele większą szybkością i siłą ognia. Ta karta, tak mało u nas znana (słowa te były pisane w 1947 r. — dop. recenzenta), stanowi większą chlubę polskiego lotnika niż wspaniałe i osławione boje polskich dywizjonów nad Anglią".

Książeczka jest napisana żywo i sugestywnie oddaje sytuację Brygady Pościgowej, która miała powierzone zadanie, którego w pełni wypełnić nie mogła. Zrobiła nawet więcej niż pozwalały okoliczności walk. Przez sześć dni — pomimo olbrzymiej materiałowej i liczebnej przewagi Luftwaffe — rozbijała naloty hitlerowskie na stolicę. Drobny błąd w stopniu wojskowym nie jest istotny (pilot Cwynar nie był w tym okresie kapitanem). Zastrzeżenia mam natomiast do dwóch następnych sformułowań:

„Przypomnijmy, że pod koniec wojny Kesselring wyraził się sceptycznie o właściwościach dwusilnikowych Me-110 ale ta ujemna opinia dotyczyć będzie okresu późniejszego — obrony powietrznej Rzeszy przed masowymi atakami lotnictwa bombowego aliantów. Istotnie w tych latach Messerschmitt — 110, mimo kolejnych modernizacji, które znalazły wyraz nawet w samej nazwie płatowca, był już bezradny w spotkaniach z doskonałymi myśliwcami eskortowymi dalekiego zasięgu P — 47 „Thunderbolt" i P — 51 „Mustang". W 1939 roku Me-110 uchodził w swej klasie za samolot stojący na wysokości zadania, doceniany, a nawet przeceniany przez polskich pilotów". (str. 62, 63).

Otóż Me-110 spełnił z powodzeniem zadanie dwumiejscowego myśliwca jedynie w wojnie obronnej Polski 1939 r. i częściowo w maju i czerwcu 1940 r. we Francji. Już w sierpniu i wrześniu 1940 r. nad Anglią — a nie dopiero pod koniec wojny — okazał swą słabość w spotkaniach z jednomiejscowymi myśliwcami brytyjskimi. Doszło do tego, że Me-110 ubezpieczał wyprawy bombowe, a z kolei był ubezpieczany przez Me-109. Pod koniec bitwy powietrznej o Anglię 1940 r. zaniechano w ogóle wysyłania tego dwumiejscowego myśliwca nad Wyspy Brytyjskie.

Pisząc o samolotach Puławskiego, Autor tak oto scharakteryzował ideę przewodnią słynnego konstruktora (str. 71): „Idea zastosowania silnika gwiaździstego wydała się konstruktorowi szczególnie pociągająca. Można było wyeliminować całkowicie instalację i zbiornik cieczy chłodzącej oraz część instalacji olejowej. Przede wszystkim jednak silnik gwiaździsty posiada mniejszy ciężar od szeregowego, umożliwia pilotowi lepszą widzialność z kabiny. Odznacza się także łatwiejszą obsługą. Silnik gwiaździsty posiada jednak także swoje wady."

Zastosowanie silnika gwiazdowego — co w danych okolicznościach było koniecznością — było poważnym spaczeniem idei Puławskiego. Wiadomo, że bardzo on nad tym bolał, gdyż właśnie silnik gwiazdowy psuł sylwetkę samolotu i utrudniał dobrą widoczność pilota — co było jednym z podstawowych atutów tej maszyny. Sprawę tę poruszało wielu autorów, a w „Skrzydlatej Polsce" z 13. XI. 1960 r. ukazał się na ten temat oddzielny artykuł.

J. KOWNACKI

NAGRODA ZA LOT MIĘŚNIOWY

Stanisław Marek — Kampinos, pow. Sochaczew. Nagroda brytyjska za pomyślne wykonanie lotu mięśniowego wynosi obecnie 10 tysięcy funtów. Jedna mila angielska — 1,609 km.

MODELE KARTONOWE

Ryszard Maciejewski — Łódź. Model kartonowy samolotu Su-7 ukazał się w nr 8 „Małego Modelarza" z 1970 r.

BIBLIOTEKA LOTNICZA

A. W. (nazwisko i adres znane redakcji) — Ostrołęka, woj. warszawskie. Tytuły książek z serii „Szkolenie szybowcowe": Praca zbiorowa — „Wyposażenie szybowców" (1968 r. — 10 zł). Praca zbiorowa — „Mechanika lotu" (1966 r. — 7 zł), Praca zbiorowa — „Zasady pilotażu" (1966 r. — 18 zł), T. Rejniak — „Historia lotnictwa" (1966 r. — 6 zł), M. Schmidt — „Meteorologia lotnicza" (1967 r. — 7 zł) J. Zieleziński — „Eksploatacja szybowców" (1967 r. — 10 zł). Wszystkie książki zostały wydane przez Wydawnictwa Komunikacji i Łączności. Książki „Projektowanie i konstrukcja szybowców" oraz „Technologia budowy szybowców" mogą być pomocne w projektowaniu i budowie szybowców amatorskich. Ale nie są wystarczające. Wciąż czekamy na nowoczesny poradnik konstruktora-amatora.

DZIEWIĘĆ PYTAŃ

Krzysztof Szupryczyński — Wrocław. Wyjaśniamy kolejno: 1. Ustawienie śmigła w chorągiewkę, to takie ustawienie łopat śmigła, aby stawiały najmniejszy opór (krawędzią do kierunku lotu). 2. Wydłużenie skrzydeł to stosunek rozpiętości do średniej szerokości płata (ile razy rozpiętość całkowita jest większa od szerokości skrzydeł). 3. Usterzenie wolnonośne to usterzenie niczym nie wsparte (bez zastrzałów). 4. Lotki służą do sterowania samolotu lub szybowca (przechylania na boki), klapy zaś zwiększają siłę nośną i zmniejszają prędkość lotu, np. przy lądowaniu. 5. Lotki dwudzielne, to lotki, których długość jest podzielona na dwie części. 6. Klapy krokodylowe to jedna z odmian klap skrzydłowych, służących m. in. do lądowania. Odchylają się do dołu w tylnej części płata, niczym paszcza krokodyla (w widoku od tyłu samolotu), stąd ich nazwa. 7. Samolot wolnonośny, to taki, w którym nie ma zastrzałów wspierających skrzydła. 8. Spoilery, to przerywacze opływu np. powierzchni płata przez strumień powietrza. Mogą mieć postać np. listew wysuwanych z górnej powierzchni skrzydeł. 9. Turbosprężarka, to sprężarka o napędzie turbinowym. Polecamy zapowiadaną książkę: „1000 słów o samolocie i lotnictwie". (Wyd. MON).



GDZIE KUPIĆ ZDEZAKTUALIZOWANE EGZEMPLARZE „SKRZYDLATEJ"?

Jak wiadomo, kilka miesięcy temu zlikwidowano Punkt Sprzedaży Prasy Archiwalnej „Ruch" w Warszawie, przy ul. Nowomiejskiej 15/17. Zlikwidowano tym samym możliwość kupna zdezaktualizowanych egzemplarzy prasy, w tym „Skrzydlatej". Obecnie „Ruch" wznowił sprzedaż prasy archiwalnej. Nowy punkt sprzedaży, gdzie nabywać można m.in. zdezaktualizowane egzemplarze „Skrzydlatej", znajduje się w **Centrali Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28.**

Pod ten adres (bezpośrednio lub drogą korespondencyjną) odsyłamy więc naszych Czytelników, którzy zainteresowani są tego rodzaju kupnem.

STEWARDESSY

„Jak zostać lotniczą stewardessą pokładową?" pytają **Brigida Fenger z Siemianowic i Maria Skokowska z Poznania.**

Jedyną możliwością zdobycia zawodu lotniczej stewardessy pokładowej jest ukończenie specjalnego kursu, organizowanego co pewien czas, w miarę własnych potrzeb, przez Polskie Linie Lotnicze LOT. O przyjęcie na taki kurs ubiegać się mogą kandydatki i kandydaci, którzy spełniają następujące warunki: wiek 21-27 lat; wykształcenie co najmniej średnie (świadectwo dojrzałości); stan zdrowia według wymogów Instytutu Medycyny Lotniczej; dobra znajomość co najmniej dwóch języków obcych spośród angielskiego, niemieckiego, rosyjskiego i francuskiego; stałe zameldowanie na terenie Warszawy; wzrost 160 cm dla kobiet i 175 cm dla mężczyzn; szczupła sylwetka.

Szczegółowych informacji udziela **Dział Kadr Polskich Linii Lotniczych LOT — Warszawa, ul. 17 Stycznia 17.**

PZL-24 W TURCJI

„W wydanym ostatnio zeszycie „Typy broni i uzbrojenia" omawiającym samolot PZL-24 zamieszczono sensacyjne dla nas zdjęcie. Oto obok „Gawrona" wyeksportowanego przez Polskę do Turcji widzimy maszynę budowaną z licencji PZL-24. Wydaje się, że warto sprowadzić tę maszynę do kraju celem zasilenia zbiorów Muzeum Lotnictwa. Warto tego dokonać, dopóki jeszcze w Turcji istnieją ostatnie egzemplarze samolotu PZL-24. Proszę, aby Redakcja zechciała zainteresować tą sprawą kompetentne czynniki" — pisze **Wiesław Gorzelski z Gdańska Oliwy.**

Sądzimy, że sprawą tą zainteresuje się, być może, Muzeum Lotnictwa w Krakowie.



JAN DOLEŻAL — VGJŽ/ /3A, Moravská Trebová, okr. Svitavy, Czechosłowacja. Ma lat 18 i jest uczniem gimnazjum. Interesuje się techniką lotniczą, szczególnie modelarstwem (modele akrobacyjne i redukcyjne). Sam jest modelarzem i pragnie korespondować, wymieniać czasopisma oraz plany modelarskie z modelarzami z Polski. Język obcy — rosyjski.

*

ZDZISŁAW ROSICKI — Jędrzejów, ul. Podchojny 15, woj. kieleckie. Ma lat 17 i jest uczniem trzeciej klasy Zasadniczej Szkoły Zawodowej w Jędrzejowie (dział mechaniczny). Jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski" oraz innych czasopism, a także książek lotniczych. Marzy o praktycznym szkoleniu lotniczym w aeroklubie, a po uzyskaniu świadectwa dojrzałości o zdobyciu zawodu pilota (wojskowego). Pragnie nawiązać korespondencję z koleżankami i kolegami, interesującymi się lotnictwem, z kraju i z zagranicy. Obiecuje odpisywać na każdy list.



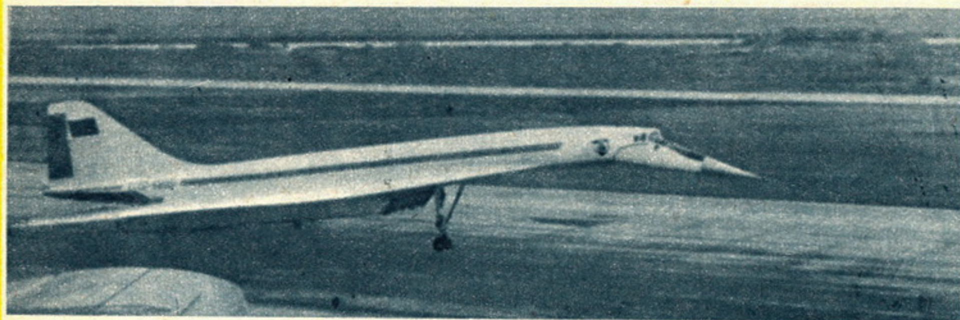


Rosną młode kadry lotników... Zdjęcia: Jerzy Burczyn i Bogusław J. Witkowski



RAKIETA PO ŚWIECIE

TU-144 W PRÓBACH



Radziecki naddźwiękowy samolot pasażerski przechodzi intensywne próby eksploatacyjne. Na zdjęciu: Tu-144 w moskiewskim porcie lotniczym Szeremietiewo. Ma on wejść do regularnej komunikacji w 1972 r.

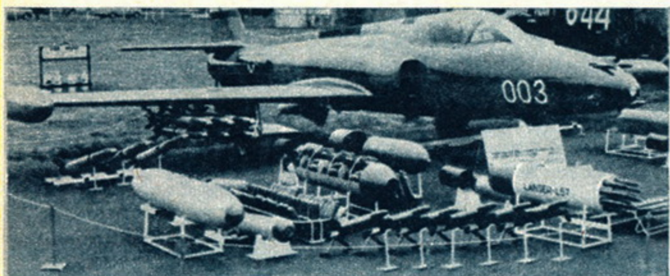


„GALEB" I „JASTREB"

Jak już podawaliśmy, w tegorocznych pokazach lotniczych w Farnborough udział wzięły dwa samoloty jugosłowiańskie Soko-Mostar „Galeb", „Jastreb".

„Galeb" G-3 (zdjęcie u góry), to 2-miejscowy odrzutowiec treningowy z silnikiem „Viper-532" o ciągu 1 540 kp, oblatany 18.VIII.1970 r.

„Jastreb-1" (zdjęcie u dołu), to 1-miejscowy samolot szturmowy uzbrojony w 3 k. masz. 12,7 mm oraz w bomby lub rakiety (widoczne na zdjęciu z wystawy w Farnborough). Istnieje również wersja fotograficzna „Jastreb-2" z 3 kamerami w dziobie kadłuba i z 2 u nasady skrzydeł oraz wersja „Jastreb-5" z silnikiem „Viper-600" o ciągu 1 815 kp.



TRAGEDIA WIATRAKOWCA



Tragicznie zakończył się pokaz w Farnborough nowego 1-miejscowego miniwiatrakowca brytyjskiego Wallis-Airmark WA-117. Gwałtowny podmuch spowodował, że wirnik wznoszącego się wiatrakowca zaczepił o śmigło. Maszyna runęła z wysokości 100 m. Pilot zginął. WA-117 miał silnik o mocy 100 KM. Ciężar własny — 155 kg, całkowity — 300 kg. Prędkość max. — 195 km/h, przelotowa — 145 km/h, wznoszenie — 5 m/s, zasięg — 360 km.

CO NOWEGO LATA?



16.VII.1970 r. oblatany został francuski samolot dyspozycyjny SN-600 „Corvette", zabierający 6—12 osób. Dwa silniki turbinowe JT-15D (2 x 1000 kp). Rozpiętość — 12,8 m, długość — 12,79 m, wysokość — 4,36 m, pow. nośna — 22 m², ciężar całkowity — ok. 5 700 kg.



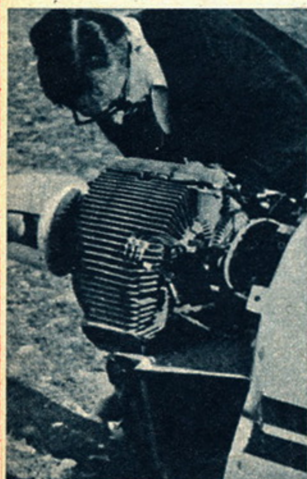
18.VII.1970 r. wykonał swój pierwszy lot włoski samolot transportowy Fiat G-222.



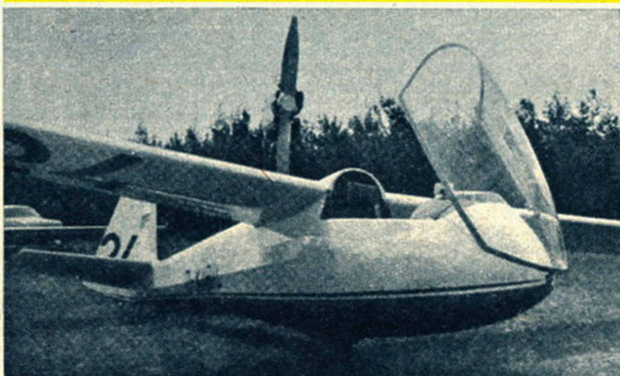
20.VIII.1970 r. oblatano nową wersję znanego od lat śmigłowca amerykańskiego Sikorsky S-58T. Otrzymał on zamiast silnika tłokowego — 2 silniki turbinowe PT-6 „Twin Pac" o łącznej mocy 1 800 KM.

ZAWODY MOTOSZYBOWCÓW

W NRF odbyły się I zawody motoszybowców. Udział wzięło 15 motoszybowców jednomiejscowych i 11 — dwumiejscowych. W klasie motoszybowców 1-miejscowych najlepiej wypadł SF-27M, w 2-miejscowych RF-5. Zawody składały się z części sportowej i technicznej.



Silnik z krążącym tłokiem KM-29 o mocy 30 KM przy 3 000 obr/min. w motoszybowcu „Motor-Spatz". Ciężar ze śmigłem — 35 kg. Śmigło przestawialne 3-położeniowe. Rozrusznik elektryczny oraz iskrownik.





Z lewej: Motoszybowiec SF-27M.

Wyżej: SFS-31 „Milan" ze śmigłem przestawialnym.

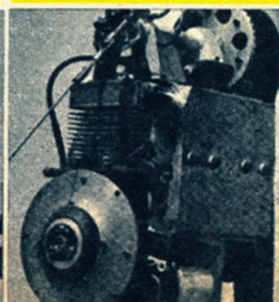
U dołu: Szybowiec K-8 z dwoma silnikami po 10 KM i śmigłami umieszczonymi w szczelinach skrzydłowych. Startował samodzielnie.

Zdjęcia: „Aviasport", „Air-Cosmos", „Aerokurier", „Der Flieger".

Niżej: SF-25D o rozpiętości 16,6 m, z profilem płata Wortmanna oraz śmigłem przestawialnym. Z prawej: Szybowiec ASK-13 z dodanym 2-cylindrowym silnikiem 2-suwowym od piły do cięcia lodu. Moc 36 KM przy 5 500 obr/min. Rozrusznik elektryczny. Ciężar całkowity — 42 kg. Przekładnia (pasek zębaty) 1,7:1, Śmigło ciągnące o średnicy 1,3 m.











ZJAZD KONSTYTUCYJNY

KLUBU TWÓRCÓW LOTNICZYCH

SKRZYDLATA POLSKA

WYDANIE SPECJALNE

LISTOPAD 1970

JAK już podawaliśmy, w stolicy Dolnego Śląska odbył się w dniach 17-18 października Zjazd Konstytucyjny Klubu Twórców Lotniczych. Inicjatywa zrzeszenia twórców lotniczych narodziła się we Wrocławiu, w środowisku działaczy tamtejszego Klubu Seniorów Lotnictwa i Aeroklubu Wrocławskiego. Przypomnijmy, że ponad rok temu, 11 maja 1969 r., odbył się we Wrocławiu zjazd organizacyjny twórców lotniczych z całego kraju, na którym zapadły ważkie decyzje: postanowiono powołać do życia organizację twórczą skupiającą pisarzy, publicystów, plastyków, muzyków, filmowców, naukowców i fotografików zainteresowanych tematyką lotniczą, aby szerzej niż dotychczas, właśnie poprzez twórczość artystyczną o tematyce lotniczej, kształtować umysły i charaktery naszego młodego pokolenia oraz popularyzować szeroko piękne tradycje i współczesność lotnictwa polskiego. Na czele komitetu organizacyjnego stanął znany pisarz Janusz Meissner.

Piękna inicjatywa i poczynania komitetu organizacyjnego znalazły życzliwe poparcie władz partyjnych i administracyjnych Wrocławia, władz lotnictwa wojskowego i cywilnego oraz Aeroklubu PRL, którego władze naczelne postanowiły powołać Klub Twórców Lotniczych przy Aeroklubie PRL, nadając mu jednocześnie regulamin, zatwierdzony uchwałą Zarządu Głównego z dnia 18 września 1970 r.

Efektem tego działania był właśnie Zjazd Konstytucyjny Klubu Twórców Lotniczych, który obradował we Wrocławiu pod patronatem Komitetu Honorowego, któremu przewodniczył członek KC PZPR, I sekretarz Komitetu Wojewódzkiego we Wrocławiu, Władysław Piłatowski.

W Zjeździe udział wzięli m. in. dowódca Wojsk Obrony Powietrznej Kraju – gen. dyw. pil. Roman Paszkowski, zastępca dowódcy Wojsk Lotniczych – gen. bryg. Marian Zieliński, sekretarz Komitetu Wojewódzkiego PZPR we Wrocławiu – Ryszard Rafajłowicz, prezes Aeroklubu PRL – gen. bryg. nawig. Władysław Jagiełło, gen. bryg. pil. Henryk Michałowski, rektor Wyższej Szkoły Wychowania Fizycznego we Wrocławiu – doc. dr Aleksander Barański, prezes Aeroklubu Wrocławskiego – mgr inż. Zbigniew Nadratowski, przedstawiciele władz miasta Wrocławia i województwa wrocławskiego.

Zjazd Konstytucyjny KTL przyjął regulamin, wytyczył zadania Klubu Twórców Lotniczych oraz wybrał czternastoosobowy zarząd krajowy z Januszem Meissnerem jako prezesem na czele. Do zarządu wchodzą także przewodniczący sekcji twórczych. Siedzibą władz krajowych jest Wrocław.

Zjazd powołał pięć sekcji twórczych: literatury, publicystyki, nauki, filmu i fotografiki oraz plastyki, grafiki i twórczości scenicznej. Poszczególne sekcje twórcze dokonały wyboru przewodniczących i sekretarzy oraz przedyskutowały programy swego działania.

„Sądzimy – powiedział w referacie programowym J. Meissner – że to, co kreujemy dzisiaj, że ta forma organizacyjna i idące za nią różne środki konkretnego działania, przyciągną młodych z różnych dziedzin twórczości, którzy po prostu do dzisiaj nie znaleźli odpowiedniej platformy do ujawnienia swoich zdolności i zainteresowań. Właśnie to zadanie, aby stworzyć odpowiednie warunki i sprzyjać powstawaniu wartościowych utworów, które pomogą odbiorcy poznać i pokochać lotnictwo, a także owocnie i z satysfakcją w nim pracować, ma w swych założeniach Klub Twórców Lotniczych przy Aeroklubie Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej."

Dlatego też „Skrzydlata Polska", witając jak najbardziej życzliwie powstanie KTL, przedstawia w niniejszej specjalnej wkładce pewne wybrane materiały ze Zjazdu Konstytucyjnego, aby problematyką działalności Klubu zainteresować ludzi naszego lotnictwa i szerszą rzeszę społeczeństwa. Twórczości lotniczej, która będzie niewątpliwie owocem pracy KTL, pragnęlibyśmy poświęcać w przyszłości również specjalne wkładki. Liczymy w tym względzie na współpracę z władzami krajowymi KTL, zapraszając zarówno zarząd jak i członków Klubu Twórców Lotniczych do współpracy z redakcją.

Zjazd Konstytucyjny jest niewątpliwie dla twórców, wśród których mamy sporo lotników wojskowych i cywilnych, wydarzeniem historycznym. Życzymy nowo wybranym władzom i członkom KTL realizacji ambitnych zamierzeń, które by odzwierciedlały aspiracje i potrzeby naszego lotnictwa. Żeby dalsza działalność Klubu Twórców Lotniczych przebiegała równie sprawnie i owocnie jak zjazd wrocławski, co pragniemy podkreślić z satysfakcją.

(kon)

TWÓRCZOŚĆ LOTNICZA W POLSCE

JANUSZ MEISSNER
Prezes Klubu Twórców Lotniczych

JESTEŚMY świadkami szybkiego rozwoju wszystkich rodzajów lotnictwa. Komunikacja lotnicza wielokrotnie skraca czas i zwiększa wygodę naszych podróży. Lotnictwo sanitarne poprawia możliwości ratowania zdrowia i życia ludzkiego. Lotnictwo wojskowe podnosi wartości obronne sił zbrojnych. Lotnictwo gospodarcze zwiększa skuteczność zwalczania szkodników oraz podnosi aktywność upraw polowych i leśnych. Lotnictwo sportowe szkoli tysiące młodzieży i przygotowuje pracowników tej ważnej dziedziny gospodarki narodowej i sił zbrojnych.

Jednym z najbardziej istotnych czynników warunkujących prawidłowy rozwój lotnictwa są ludzie — pracownicy różnych specjalności lotniczych. Bez nich prawdziwe cuda techniki, za jakie uważamy samoloty i inne statki powietrzne, nie mają większych wartości.

Przygotowanie dobrego, przywiązanego do swego zawodu pilota, konstruktora lotniczego, skoczka spadochronowego, mechanika i każdego innego specjalisty jest sprawą niezwykle trudną, kosztowną i długotrwałą.

Wymaganiom współczesnej techniki i taktyki lotniczej mogą sprostać tylko nieliczni spośród młodych entuzjastów tego sportu i zawodu. Wynika to z warunków pracy lotniczej, którą w przypadku pilota samolotu odrzutowego charakteryzują: konieczność ciągłego rozwiązywania problemów eksploatacji zespołu napędowego i płatowca, zadań łączności i nawigacji oraz skutecznego wykorzystywania broni. Praca ta jest wykonywana niejednokrotnie przy maksymalnych prędkościach, na bardzo dużych lub też na bardzo małych wysokościach, podczas występowania przeciążeń i drgań, niejednokrotnie w trudnych warunkach atmosferycznych, w dzień lub w nocy, w okolicznościach sprzyjających występowaniu złudzeń orientacji przestrzennej, a ostatnio również przy skróconych startach i pionowych lądowaniach. Przedsięwzięcia, mające na celu przygotowanie wartościowej kadry lotników, idą w dwóch kierunkach: stały doskonały dobór oraz wszechstronne szkolenie obejmujące kształcenie intelektualne, wychowanie obywatelskie, estetyczne i fizyczne, a także kształcenie zawodowo - lotnicze. Współczesnego pilota muszą charakteryzować następujące cechy: prawidłowe funkcje zmysłowe a szczególnie wzrokowe, słuchowe, ruchowe, umożliwiające szybkie dostrzeganie różnic i podobieństw, szybkie i dokładne rozpoznawanie przedmiotów i zjawisk oraz szyb-

DOKOŃCZENIE NA STR. II



Prezes KTL Janusz Meissner.

Gen. bryg.
MARIAN ZIELIŃSKI
zastępca dowódcy Wojsk Lotniczych

NIEZBĘDNE SĄ WZORCE WYCHOWAWCZE



Gen. bryg. Marian Zieliński

LOTNICTWO polskie liczy niewiele ponad 50 lat swego istnienia. Jest to mało w porównaniu do 1000-letnich tradycji narodowych i walk orężnych, które stanowią wielką skarbnicę wzorców wychowawczych dla młodego pokolenia. Jednak lotnictwo posiada pewne walory, które nadają mu cechy powodujące szczególną jego atrakcyjność. Trudno mi w tej chwili powtarzać cechy atrakcyjności lotnictwa, uczyniło to przede mną wielu z zebranych w swych utworach, posiadających trwałą literacką wartość, nie mówiąc już o walorach emocjonalnych i ogólnowychowawczych. Nie tylko literatura w swych różnych gatunkach twórczości zajmowała się lotnictwem i lotnikami. Mają tu również swój wkład inne dziedziny twórczości, jak malarstwo, rzeźba, plastyka, a także film.

Nie mnie, żołnierzowi, zajmować się krytyką literacką czy krytyką innych rodzajów twórczości i oceniać wartości tego, co dotychczas w Polsce stworzono w różnych utworach poświęconych lotnictwu. Bezspornym jest to, że dotychczas stworzono wiele, naprawdę bardzo wiele. Przodujące miejsce zajmuje twórczość literacka oraz publicystyczna. Pisano o lotnictwie dotychczas dużo i trzeba przyznać, że dobrze. Na to właśnie, że tak pisano o lotnictwie, złożył się szereg okoliczności.

Powstanie lotnictwa polskiego, wojskowego, cywilnego i sportowego, nastąpiło po odzyskaniu przez Polskę niepodległości. Młode państwo pragnęło stać się popularne w świecie. Wykorzystano więc między innymi fakt dużego zainteresowania rozwojem lotnictwa i sportów lotniczych oraz tę szczególną predyspozycję do latania, jaką obdarza się tradycyjnie nas Polaków. Był więc lot Orlińskiego do Tokio, Skarżyńskiego przez Atlantyk, rajdy przez Alpy, dookoła Afryki, a następnie wielkie sukcesy polskich pilotów i polskich konstrukcji w międzynarodowych zawodach lotniczych Challengeu. Najpierw Żwirko i Wigura, na RWD-6, a następnie Bajan na RWD-9 odnosili sukcesy nad najsilniejszymi ekipami Europy, a w tym i nad Niemcami.

Lotnicze sukcesy Polski pomnożyli jeszcze w zawodach balonowych o puchar Gordon-Benetta Hynek, Burzyński, Pomaski — wszystko to tworzyło zapotrzebowanie na literaturę lotniczą. Znaleźli się więc ludzie związani z lotnictwem, którzy podjęli tę tematykę. Spośród obecnych i najbardziej w tej dziedzinie zasłużonych należy wymienić Janusza Meissnera, który m. in. swą książką „Szkoła Orląt" przyciągnął do lotnictwa rzesze młodzieży. Młodzieży utalentowanej, patriotycznej — właśnie tej, która tak ofiarnie

DOKOŃCZENIE NA STR. IV



Sala obrad Zjazdu Konstytucyjnego Klubu Twórców Lotniczych we Wrocławiu (17—18 października 1970). Przemawia Janusz Meissner.
Zdjęcia: B. Koszewski i archiwum

CZŁONKOWIE KLUBU

§ 9

Członkiem zwyczajnym Klubu może być osoba fizyczna, pracująca w lotnictwie twórczo w dziedzinie nauki i sztuki.

Członek Klubu korzysta w pełni z praw członkowskich określonych rozdziałem 3 Statutu.

§ 10

Członków zwyczajnych przyjmuje Zarząd Klubu zwykłą większością głosów, na podstawie deklaracji złożonej przez zainteresowanego i popartej przez dwóch członków zwyczajnych.

§ 11

Członkowie Klubu są obowiązani:
1. Realizować cele i zadania Statutu i wynikające z nich uchwały władz naczelnych Aeroklubu PRL.
2. Uczestniczyć w działalności przynajmniej jednej z sekcji twórczych, realizując cele i zadania Klubu.
3. Przestrzegać norm etyki zawodowej i zasad koleżeńskich w stosunkach wewnątrzorganizacyjnych.
4. Realizować zadania wynikające z regulaminu.

(Z regulaminu KTL)

TWÓRCZOŚĆ LOTNICZA W POLSCE

DOKOŃCZENIE ZE STR. I

kie wyodrębnienie właściwości istotnych i ważnych, choć często mało widocznych i trudno zauważalnych.

Współczesny pilot powinien odznaczać się nie tylko wysoką inteligencją, konieczną do opanowania obszernego programu teoretycznego i praktycznych umiejętności lotniczych, ale powinien posiadać zręczność, sprawność wraz z prawidłową koordynacją ruchową i wzrokowo-ruchową. Współczesnego pilota musi cechować stałość dążeń, zainteresowań i poglądów, zdecydowanie, wytrwałość, zrównoważenie, świadoma wysoka dyscyplina, umiejętność podejmowania ryzyka, umiłowanie przestrzeni, zaangażowanie polityczne, zainteresowanie pracą społeczną, kulturalną, sportem, koleżeńskość oraz zdolności dowódcze.

Te właśnie wymagania zawodu lotnika, a więc pilota, skoczka spadochronowego, operatora urządzeń radiolokacyjnych i innych specjalistów, nakazują ostrą selekcję kandydatów do sportów lotniczych i pracy w lotnictwie.

Istnieje więc problem zorganizowania takiej pracy wychowawczej, aby powstała realna możliwość stosowania wysokich kryteriów w kwalifikowaniu młodzieży do lotnictwa. Musi istnieć duży nadmiar chętnych w porównaniu do ilości szkolonych praktycznie. Bywa bardzo różnie. Dostępne materiały dotyczące aspiracji zawodowych młodzieży szkół średnich wykazują, że co dziesiąty chłopak kończący tę szkołę uważa zawód wojskowy za atrakcyjny, ale tylko co pięćdziesiąty dąży do kariery wojskowej. W tej grupie mieszczą się również ci, którzy mają zamiar zdobyć zawód pilota wojskowego lub cywilnego. Nie są to ilości imponujące i ten stan rzeczy nie stwarza możliwości prawidłowej selekcji. Tu chyba zaczyna się nasza rola: rozbudzać zamiłowanie do wielkiej przygody, ukazywać romantykę wszystkich zawodów związanych z lotnictwem, budzić zainteresowanie wszystkimi formami sportów lotniczych, a również modelarstwem, aby było jak najwięcej młodzieży interesującej się lotnictwem.

Na pewno istnieje potrzeba wszechstronnego zbadania mechanizmu powstawania, rozwijania się i dojrzewania decyzji uprawiania lotnictwa zawodowo czy też sportowo oraz opracowania zespołu przedsięwzięć, które by pozwalały uzyskiwać takie ilościowe i jakościowe efekty, jakie wynikają z aktualnych i przyszłych potrzeb naszego lotnictwa.

Twórczość o tematyce lotniczej – podobnie jak w wielu innych dziedzinach, ma tu do spełnienia szczególnie ważną rolę. Bez tej twórczości, uwzględniającej poziom odbiorcy oraz jego możliwości i potrzeby, bez umiejętnego upowszechniania tej twórczości – niemożliwe jest wychowanie oddanych Ojczyźnie, wartościowych specjalistów lotniczych.

A teraz, aby wykazać, że na nasz Zjazd Konstytucyjny przybyliśmy nie z całkiem próżnymi rękami, trochę tych faktów.

Twórczość o tematyce lotniczej — zwłaszcza twórczość literacka — zaczęła się u nas stosunkowo wcześnie, bo już w pierwszym dziesięcioleciu XX wieku. Jej prekursorem był chyba Władysław Umiński (zm. w r. 1954 w Warszawie), autor licznych książek przygodowych i fantastyczno-naukowych dla młodzieży, a m. in. „Balonem do bieguna" i „Samolotem dookoła świata" (1911), lecz — ze względów zrozumiałych — dopiero po odzyskaniu przez Polskę niepodległości i wraz z powstaniem lotnictwa wojskowego, a następnie komunikacyjnego i sportowego, znaleźli się autorzy, których utwory adresowane były do szerszego kręgu czytelników. Co prawda pierwsze tego rodzaju książki znów grzeszyły nadmiarem motywów fantastycznych (a także niesamowitych), jak np. „Żywe powietrze" Sosnkowskiego czy mój debiut pt. "Hangar nr 7" (1927), ale wkrótce zaczęły się pojawiać prawdziwe, bardziej realistyczne opowiadania i powieści Marii Kann (i moje), na scenie ukazała się komedia Marii Pawlikowskiej-Jasnorzewskiej „Niebiescy zalotnicy", w programie Radia nadawano coraz częściej słuchowiska lotnicze, Leonard Buczkowski zrealizował pierwszy film lotniczy wg mego scenariusza „Gwiaździsta eskadra", Stanisław Latwis skomponował lotniczego marsza, do którego słowa napisała Zasuszanka, Juliusz Baykowski wydał parę tomików wierszy, Artur Horowicz projektował ilustracje i okładki do moich książek oraz malował znakomite obrazy związane z lotnictwem, artystyczną fotografikę lotniczą prezentowali Alfred Gürtler i Milczewski.

Wreszcie, na krótko przed wybuchem II wojny światowej, zadebiutował pierwszymi utworami beletrystycznymi Stefan Łaszkiewicz, a podczas wojny ukazały się dwie czy trzy jego coraz lepsze książki, zaczął pisać bardzo utalentowany Bolesław Pomian-Piątkowski, debiutowali opowiadaniami wojennymi Bohdan Arct, Tadeusz Schiele, Jerzy Głębocki, Władysław Kisielewski, Witold Urbanowicz, Sęp-Szarzyński, A. Gabszewicz, Lew Kuryłowicz i inni; Arkady Fiedler napisał "Dywizjon-303" (na podstawie kroniki tego dywizjonu), a znakomite obrazy Horowicza zdobyły mu wielkie powodzenie na wystawach i w czasopismach ilustrowanych W. Brytanii.

Po wojnie w Polsce, prócz kolejnych pozycji Marii Kann, Bohdana Arcta i moich, wydano kilka książek Schielego, Łaszkiewicza („Szum młodości", „Róża wiatrów"), Pomiana („Ku najjaśniejszej z gwiazd") oraz szereg debiutów historyczno-wspomnieniowych; jak np. Adama Kurowskiego, Tadeusza Rolskiego, Stanisława Skalskiego i innych. Ponadto ukazały się dwie bardzo interesujące książki z zakresu zbeletryzowanych wspomnień: Zygmunta Wasilewskiego "Obyś żył w ciekawych czasach" i Romana Lutosławskiego „Dno nieba", a w „Skrzydlatej Polsce" zadebiutowali także inni autorzy.

W dziedzinie lotniczego filmu fabularnego reżyser Leonard Buczkowski zrealizował dwa scenariusze: „Pierwszy start" (~~szybowce~~) oraz „Sprawa pilota Maresza" (lotnictwo komunikacyjne), wg mego scenariusza, opartego na powieści „Niebieskie drogi", a ponadto zrealizowano film wg scenariusza Stanisława Skalskiego pt. „Myśliwiec". Wreszcie reż. Drapella zrealizował parę krótkometrażowych filmów lotniczych.

Grafiką i plastyką o tematyce lotniczej zainteresował się w swej znakomitej twórczości prof. Aleksander Kobzdej, powszechnie znane są grafiki Janusza Grabiańskiego, okładki i ilustracje A. Lewandowskiego, Terechowicza i in.

Niestety, spośród wymienionych tu twórców lotniczych kilku już zmarło, kilku pozostaje na emigracji, pewna ilość zamilkła po udanym debiucie, a najbardziej znani wkrótce osiągną wiek, w którym produkcja artystyczna zwalnia obroty.

Sądzimy jednak, że to, co kreujemy dzisiaj, że ta forma organizacyjna i idące za nią różne środki konkretnego działania przyciągną młodych z różnych dziedzin twórczości, którzy po prostu do dzisiaj nie znaleźli odpowiedniej platformy do ujawnienia swoich zdolności i zainteresowań.

Właśnie to zadanie, aby stwarzać odpowiednie warunki i sprzyjać powstawaniu wartościowych utworów, które pomogą odbiorcy poznać i pokochać lotnictwo, a także owocnie i z satysfakcją w nim pracować, ma w swych założeniach Klub Twórców Lotniczych przy Aeroklubie Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Fragmenty referatu programowego wygłoszonego na Zjeździe Konstytucyjnym Klubu Twórców Lotniczych we Wrocławiu. Tytuł pochodzi od redakcji.

ZADANIA I ŚRODKI DZIAŁANIA KLUBU TWÓRCÓW LOTNICZYCH

§ 7.

Celem Klubu jest szerzenie w społeczeństwie polskim znajomości spraw lotniczych przez:
1. Zrzeszenie twórców zainteresowanych tematyką lotniczą,
2. Inicjowanie, popieranie i rozwijanie twórczości o tematyce lotniczej w różnych dziedzinach kultury, w literaturze, nauce, publicystyce, plastyce, fotografice, filmie i telewizji.

§ 8.

Swoje zadania Klub realizuje w szczególności przez:
1. Stworzenie społecznej płaszczyzny dla omawiania i pogłębiania znajomości zagadnień związanych z twórczością artystyczną o tematyce lotniczej.
2. Współdziałanie ze środowiskami twórczymi o pokrewnym charakterze organizacjami społecznymi w zakresie zapewnienia odpowiednich warunków rozwoju i upowszechniania twórczości o tematyce lotniczej wśród społeczeństwa.
3. Organizowanie dla twórców możliwości źródłowego zaznajomienia się z zagadnieniami lotniczymi, poprzez ułatwianie dostępu do materiałów naukowych i archiwalnych oraz do lotniczych zakładów pracy (instytucji) i lotów na statkach powietrznych.
4. Inicjowanie i popieranie twórczości lotniczej, organizowanie konkursów, wystaw, pokazów filmowych, spotkań autorskich, zebrań dyskusyjnych i zjazdów poświęconych twórczości lotniczej.
5. Utrzymywanie kontaktów i współpracy z innymi organizacjami społecznymi lub instytucjami zainteresowanymi twórczością lotniczą w kraju oraz za zgodą Zarządu Głównego APRL z podobnymi organizacjami zagranicznymi.

(Z regulaminu KTL)

PRZEWODNICZĄCY SEKCJI TWÓRCZYCH



Przewodniczący Sekcji Literatury — Bohdan Drozdowski



Przewodniczący Sekcji Publicystyki red. Halina Marek



Przewodniczący Sekcji Filmu i Fotografiki — reż. Hubert Drapella



Przewodniczący Sekcji Plastyki, Grafiki i Twórczości Scenicznej — mgr Helena Korzec



Przewodniczący Sekcji Nauki — ppłk dr Izydor Koliński

WIĄŻEMY POWAŻNE NADZIEJE Z KLUBEM TWÓRCÓW LOTNICZYCH

Gen. bryg. nawig. WŁADYSŁAW JAGIEŁŁO
Prezes Aeroklubu PRL



Gen. bryg. nawig. Władysław Jagiełło

My, przedstawiciele lotnictwa sportowego, w imieniu których zabieram głos, wiążemy poważne nadzieje z powstaniem, a następnie rozwojem działalności Klubu Twórców Lotniczych.

Dotyczą one w pierwszym rzędzie poważnego rozszerzenia sfery oddziaływania lotniczego na całe społeczeństwo, a zwłaszcza młodzież, przy jednoczesnym wzbogacaniu go w formie i treści.

Pragnę w tym miejscu przypomnieć, że Aeroklub PRL jako stowarzyszenie, mające w zadaniach statutowych propagandę lotnictwa, może się poszczycić na przestrzeni minionych lat znacznym dorobkiem. Posiadamy zrealizowane 72 tytuły filmowe, wśród których, obok dominujących treści polityczno-propagandowych, poważną pozycję zajmuje kronika, film szkoleniowy, a także filmy z dziedziny profilaktyki BHIL. Również obok wydawnictw centralnych, jak foldery, plakat lotniczy, fotografia itp., aerokluby regionalne legitymują się poważną ilością coraz lepiej organizowanych pozycji wydawniczych, z okazji imprez, jubileuszy itp. Uważam jednak, że zarówno rozmiar tej twórczości, jak również jej różnorodność, wymagają ciągłego doskonalenia, by mogły w niezbędnym rozmiarze i skutecznie oddziaływać na szerokie kręgi społeczne.

Sądzę, że w Klubie Twórców Lotniczych zyskamy poważnego partnera w dziedzinie propagandy lotnictwa sportowego, w jeszcze bardziej wszechstronnym i atrakcyjnie przedstawionym jego pięknie i romantyce, jego walorach wychowawczych, kształtujących najwyższe wartości osobowe naszego młodego pokolenia lotniczego, jak: dumę z pięknych lotniczych tradycji, patriotyzm i bohaterstwo ludzi powietrza, stałą gotowość służenia swej Ludowej Ojczyźnie, a poprzez sukcesy sportowe sławienie jej szeroko na świecie.

Wasza lotnicza twórczość stanowi potężny oręż dla zdobycia umysłów i serc młodego pokolenia dla lotnictwa, które od swych narodzin było zawsze wykładnikiem pozycji i miejsca każdego narodu na świecie.

Ciekawa lotnicza książka, film, żywe słowo audycji w radio i TV, wystawiennictwo i wiele innych form działania twórczego, pozwolą w szerszym niż dotychczas rozmiarze pozyskiwać dla rozlicznych dziedzin lotnictwa sportowego ludzi najwartościowszych, słowem — twórczość lotnicza może odegrać niezwykle doniosłą rolę w korzystnym kształtowaniu oblicza społeczno-politycznego naszego Stowarzyszenia.

Stąd też naczelne władze polskiego sportu lotniczego przywiązują dużą wagę do Waszego Zjazdu, nakreślającego program działania i konstytuującego swoje władze. Nieprzypadkowo także działalność KTL pragniemy widzieć w ramach Aeroklubu PRL. Nie znaczy to, że Aeroklub PRL, jego Zarząd Główny, pragnie ingerować w sferę twórczych poszukiwań, że pragnie wnikać w warsztat pracy członków Klubu. Natomiast ideowa treść i polityczne oddziaływanie Klubu nie mogą być nam obojętne — w tej sprawie będziemy się nie tylko wypowiadać, ale także różnymi sposobami na nie wpływać.

Żywe i bezpośrednie zainteresowanie działalnością KTL w ramach Aeroklubu PRL widzimy w formie udzielania mu — stosownie do posiadanych możliwości — pomocy, wynikającej zarówno z celów statutowych Stowarzyszenia, jak również określonych regulaminem KTL, zatwierdzonym przez plenum ZG w dniu 18 września br. Wiążąc z działalnością KTL nasze oddziaływanie lotniczo-propagandowe, pragniemy spotęgować rozmiar i skuteczność naszej pracy. I w tym sensie kierownictwo Aeroklubu PRL będzie inspirować działanie KTL, będzie mu wychodzić naprzeciw w jego lotniczych poczynaniach.

Nawiązując do treści wystąpień, chciałbym sprecyzować pewne możliwości, jakie posiada nasza organizacja w dziedzinie stworzenia określonych preferencji dla twórcy parającego się sprawami lotnictwa sportowego. Mam tu na myśli takie formy jak zapewnienie określonej ilości miejsc na imprezach i różnych zawodach lotniczych, pozwalających podpatrywać na gorąco rytm życia lotniczego. Widzimy dalsze możliwości w rozszerzaniu sieci współpracowników foto-filmowych, w oparciu o posiadaną bazę techniczną Aeroklubu PRL.

Uważamy także za nader pożyteczne, obok organizacji tradycyjnych już konferencji prasowych, często związanych z określonymi wydarzeniami bądź imprezami, częściej przechodzić do bardziej skutecznych form, jak organizacja sympozjum, poświęcona określonym dyscyplinom lotniczym dającym szersze podstawy, a niekiedy nawet pokaźną wiedzę w danej specjalności. Chyba w tym gronie nie muszę uzasadniać, jaką odgrywa to rolę w przyszłych różnych formach twórczości lotniczej.

Żywo będziemy się interesować, a także i popierać, takie formy jak organizację wystaw malarstwa, foto i grafiki lotniczej, różnych konkursów. Odczuwamy także poważne braki w innych dziedzinach twórczości artystycznej i jej będziemy chcieli w ramach Aeroklubu PRL stworzyć korzystny klimat.

Sądzę, że tak widzą również naszą rolę obecni na Zjeździe Towarzysze. Dlatego też, korzystając z możliwości zabierania głosu w tym gronie, pragnę osobiście Was zapewnić, że inicjatywa Wasza jest nader cenną, że spotka się ona z pełnym poparciem APRL w tych wszystkich poczynaniach, które będą służyły sprawie naszych sportowych skrzydeł.

W zakończeniu pragnę z całym naciskiem podkreślić, że inicjatywa wrocławskich działaczy lotniczych wyda rzeczywisty plon tylko wtedy, gdy za słowami nastąpią czyny — a zatem równie istotne jest wypracowanie słusznego programu działania, jak następnie jego realizacja.

Życzę więc w imieniu ZG i własnym pełnego sukcesu władzom i członkom KTL w urzeczywistnieniu ambitnych zamierzeń, sprecyzowanych uchwałą Zjazdu Konstytucyjnego, odzwierciedlających aspiracje i potrzeby polskiego lotnictwa sportowego.

Fragmenty przemówienia wygłoszonego na Zjeździe Konstytucyjnym KTL we Wrocławiu. Tytuł pochodzi od redakcji.

ZARZĄD KRAJOWY KLUBU TWÓRCÓW LOTNICZYCH przy Aeroklubie PRL

Prezes — **Janusz MEISSNER** (Kraków)

Wiceprezesi: płk **Eugeniusz BANASZCZYK** (Warszawa), red. **Władysław KISIELEWSKI** (Warszawa) i płk mgr **Zygmunt BULZACKI** (Poznań).

Skarbnik — ppłk inż. **Antoni CHOJCAN** (Wrocław)

Sekretarz — **Zbigniew PELCZARSKI** (Wrocław).

Członkowie Prezydium: ppłk dr **Izydor KOLIŃSKI** (Poznań), red. mgr **Jerzy R. KONIECZNY** (Warszawa), płk mgr **Jerzy ŚWIĄTEK** (Warszawa).

Członkowie Zarządu: red. **Władysław BIEŁOWICZ** (Wrocław), reż. **Hubert DRAPELLA** (Warszawa), mgr **Jan JOKIEL** (Gdańsk), mgr **Helena KORZEC** (Kraków), red. **Władysław PAWŁOWICZ** (Wrocław), mgr **Aleksandra ZASUSZANKA-DOBROWOLSKA** (Kielce), doc. dr **Wacław KORNASZEWSKI** (Wrocław) i doc. dr inż. **Bernard RZECZYŃSKI** (Poznań)

Przewodniczący Sekcji Twórczych **Bohdan DROZDOWSKI** (literatury), red. **Halina MAREK** (publicystyki), reż. **Hubert DRAPELLA** (filmu i fotografii), mgr **Helena KORZEC** (plastyki, grafiki i twórczości scenicznej), i ppłk dr **Izydor KOLIŃSKI** (nauki).

NIEZBĘDNE SĄ WZORCE WYCHOWAWCZE

DOKOŃCZENIE ZE STR. I

płaciła krwią każdy krok do wolności, utraconej w dniach tragicznego września.

Okres sportowych sukcesów lotnictwa polskiego w latach międzywojennych miał pewien wpływ na ukształtowanie się poglądu mylnego, a niemal powszechnego w społeczeństwie — o sile polskiego lotnictwa. Niezależnie od takich przyczyn zasadniczych dla lotnictwa jak ekonomika kraju, jej niski poziom i ogólny niedorozwój, które nie pozwalały nam na dotrzymywanie kroku sąsiadom — dochodziły jeszcze sprawy miejsca lotnictwa w siłach zbrojnych i jego strukturze, nie mówiąc o walorach technicznych i ilości sprzętu. We wrześniu 1939 roku walka była nierówna. Przewaga należała do wroga.

Do bohaterskich i pełnych chwały kart walki żołnierza polskiego we wrześniu 1939 r. wnieśli swój niemały wkład lotnicy polscy. Na tym tle wyrosło zapotrzebowanie na dokument, opracowanie wojskowo-historyczne i beletrystykę, które udział lotnictwa polskiego w kampanii wrześniowej przybliżyłaby do społeczeństwa. Okupacja odwlekła nieco wykonanie tego zapotrzebowania, a wydarzenia dalszych lat rozszerzyły znacznie ramy opracowań. Lotnicy dopisywali nowe karty chwały lotnictwa polskiego. We Francji, w Anglii — w obronie Londynu i w Bitwie o Anglię — w nalotach na Niemcy i tereny okupowanej Europy, w Afryce, nad wodami oceanów, na transkontynentalnych transportowych szlakach, nawet w Chinach. Wreszcie na radzieckiej ziemi, wraz z powstaniem I Dywizji Piechoty im. Tadeusza Kościuszki, narodziły się także pierwsze jednostki ludowego Lotnictwa Polskiego, aby po roku włączyć się do działań bojowych w Polsce, nad Wisłą, wyzwalać polskie miasta, walczyć o piastowskie ziemie nad Odrą, Nysą i Bałtykiem, dobijać wroga w jego stolicy — w Berlinie.

Oto podany w maksymalnym skrócie zarys działań polskiego lotnictwa w walce o niepodległość Polski. Różne były drogi do Polski, dalekie i bliskie, okupione krwawo młodymi istnieniami ludzi, którzy kochali Polskę, dla niej ginęli na różnych frontach zawsze w samolocie z biało-czerwoną szachownicą, nosząc ten sam znak lotników polskich — srebrnego orła. Ileż w tym ofiarnym lotniczym trudzie przykładów bohaterstwa, poświęcenia, ileż patriotyzmu i narodowej dumy. Jakie bogactwo dla form artystycznych, którym tylko nadać odpowiednią postać.

Trudno dawać komuś receptę, jak to ma zrobić. Sądząc po dotychczasowej praktyce, wiele dotychczas zrobiono. Młode pokolenie czerpie wzory z tego, co już jest dla niego dostępne na półkach bibliotecznych i niecierpliwie czeka na więcej. Każda nowa pozycja o tematyce lotniczej znika błyskawicznie z półek księgarskich — można powiedzieć z lotniczą prędkością, przychodza kolejne wznowienia. Na przykład „Dywizjon-303" Arkadego Fiedlera wydany został po raz 13. Podobnie wielokrotnie wznawiano znane wszystkim pozycje Janusza Meissnera „Żądło Genowefy", „L — jak Lucy", „Warszawa — kurs na Berlin", pozycje Bohdana Arcta i szeregu innych pisarzy.

Zjawiskiem nowym i bardzo pozytywnym jest rozwój pozycji pamiętnikarskich — wspomnieniowych. Posiadają one bardzo ważne wychowawcze walory, autentyzm podstawowych wydarzeń, stanowiących kanwę opracowania i zgodność akcji z rzeczywistym przebiegiem. Niekiedy nawet w sposób zasadniczy uzupełnia to walory literackie tekstu, przygotowanego przecież nie przez literata - artystę, lecz najczęściej debiutanta.

Trudno mi obecnie wymienić tematy, które z zasadniczych względów można i należy podjąć. Dotyczy to zwłaszcza kampanii wrześniowej, okresu okupacji i walk o niepodległość. Czas płynie nieubłaganie, śmierć przerzedza szeregi uczestników wydarzeń, czas osłabia pamięć ludzką i niszczy dokumenty. Za mało jest pozycji o lotnictwie w kampanii wrześniowej, prace wojskowo-historyczne, uzupełnione nawet pozycjami wspomnieniowymi, nie wyczerpują całości zagadnień ani możliwości. Podobnie z lotniczymi aspektami walki w okresie okupacji, a w tym z polskim wywiadem lotniczym, któremu przecież nie tylko Anglicy lecz i ludzkość posiada wiele do zawdzięczenia. Brak jest także pozycji, które dotyczą lotników i lotnictwa zorganizowanego w ZSRR. W tej dziedzinie, jak dotąd, nie wyszliśmy w zasadzie poza wspomnienia i opracowania cząstkowe. Przykro mi przy tej okazji stwierdzić fakt, że nie posiadamy dotąd popularnej ani naukowej pozycji obejmującej w zarysie 50-letnie dzieje lotnictwa polskiego. Rodzą się one zbyt trudno.

Dopełnieniem zapotrzebowania na różne formy twórczości artystycznej o tematyce lotniczej jest współczesny rozwój lotnictwa w ogóle, a w tym również i lotnictwa polskiego. Otwiera się więc szerokie pole różnych form artystycznej twórczości. Czy obecnie prymat winni przejąć pisarze i publicyści, niech decyduje Klub Twórców Lotniczych i inicjatywa poszczególnych sekcji.

Wysokie walory ogólne twórczości Janusza Meissnera czy Bohdana Arcta, biorąc tylko pisarzy spośród najbardziej znanych, wynikają obok ich literackich predyspozycji także z tego, że oni sami byli i są lotnikami. Czynnie uczestniczyli w lotach, w walce. Mieli możność przeżywać to, co staje się udziałem każdego lotnika, pozostającego sam na sam z maszyną w bezmiarze przestworzy. Oddali więc swym bohaterom własne przeżycia, nie mówiąc już o tych wszystkich elementach autentyzmu, jakie daje głęboka znajomość lotnictwa i latania.

Teraz więc z postępem techniki wzrosła także skala i intensywność przeżyć podczas lotu. Decyduje tu i szybkość i wysokość oraz wszelkie inne pochodne zjawiska, związane z przeciążeniami, lotami nocnymi, w trudnych warunkach, według przyrządów itp. Właśnie te wszystkie sprawy, to całe bogactwo doznań fizycznych i przeżyć psychicznych, trzeba i należy przybliżyć do młodzieży, do całego społeczeństwa. Ważne to jest nie tylko ze względów popularyzacji współczesnego lotnictwa lecz także dania szerszej satysfakcji ludziom lotnictwa, całej rzeszy szarych, prostych ludzi, kółek wielkiego mechanizmu lotnictwa.

Stąd apel do wszystkich – do ludzi lotnictwa, by usiłowali spróbować swych sił w umiejętnym przelaniu na karty książki własnych doznań i przeżyć. Niech w ten sposób rosną następcy wielkich przodków. Są nawet udane debiuty, trzeba ich więcej. Na tej zasadzie mogą wyłonić się nowe talenty. Redakcje i wydawnictwa winny popierać i popularyzować utwory dobre, o dużych walorach, zachęcać i pomagać. Zainteresowanie „Wiraży" oraz „Wojskowego Przeglądu Lotniczego" tego rodzaju utworami możemy zapewnić.

W sprawie szeregu ułatwień dla twórców należy się zaangażować, co niniejszym w imieniu Dowództwa Wojsk Lotniczych mogę zadeklarować.

Ważne funkcje może spełniać film, fotografika, sztuki plastyczne i grafika. Na te rodzaje twórczości jest poważne zapotrzebowanie, które swe źródła posiada w programie estetycznego wychowania, realizowanego nie tylko w szkołach i uczelniach wojskowych, lecz także w jednostkach. Odczuwamy potrzebę wyjścia do współczesnego społeczeństwa współczesnymi formami, stąd wielka rola środków masowego przekazu, zwłaszcza telewizji, w której sztuki plastyczne mogą być szeroko popularyzowane. Muszę jednak z przykrością stwierdzić, że te rodzaje twórczości pozostają dość daleko w tyle, nie tylko za potrzebą lecz także za możliwościami. Z dużym naszym poparciem spotka się twórczość muzyczna – piosenkarska. Nie mamy dotąd dobrych lotniczych piosenek, mimo że są różne rodzaje zapotrzebowania, ogólnospołeczne, a także konkretne – Zespołu Estradowego Wojsk Lotniczych „Eskadra".

Można jeszcze mnożyć wiele różnych form twórczości, gdzie przejawia się zapotrzebowanie na tematykę lotniczą.

Zapotrzebowanie na tematy dotyczące lotnictwa wynika z szeregu przyczyn. Zaliczyć można do nich fakt przynależności lotnictwa do przodującego działu techniki, rewolucjonizującej świat i rozszerzającej możliwości dotarcia człowieka w przestrzenie Kosmosu. Każdy kraj musi kształtować to zainteresowanie w miarę swych możliwości, zachęcać młodzież do poznawania techniki lotniczej, by przygotowywać przyszłe kadry naukowców, konstruktorów i pilotów. Cała problematyka lotnicza, tak w odniesieniu do przeszłości jak i teraźniejszego okresu rozwoju, posiada walory wychowawcze, patriotyczne i ogólnoludzkie. Popularyzując współczesne lotnictwo, możemy pośrednio oddziaływać na wychowanie człowieka o wysokiej dyscyplinie, opanowaniu, szybkim refleksie, spostrzegawczości, zachęcać młodzież do ćwiczenia tych cech, jakie muszą charakteryzować pilota, a jednocześnie posiadają walory niezbędne każdemu współczesnemu człowiekowi.

Wreszcie, zapotrzebowanie na współczesną tematykę lotniczą wynika ze względów obronnych. Lotnictwo od chwili, gdy pojawiło się w powietrzu jako środek walki, zaczęło odgrywać coraz większą rolę. Nie fetyszyzując jego znaczenia, lecz biorąc pod uwagę współczesne środki walki, można stwierdzić, że rola lotnictwa niewspółmiernie wzrosła. Właściwe jego wykorzystanie w początkowym okresie działań bojowych może zadecydować nie tylko o powodzeniu operacji — lecz i wygraniu całej wojny. W tych warunkach na lotnictwo spadła olbrzymia odpowiedzialność, której podołać można wówczas, gdy najnowsza technika zostanie uzupełniona wysokimi walorami moralno-politycznymi ludzi, ich mistrzostwem w posługiwaniu się techniką oraz świadomością celów walki. W wychowaniu takich właśnie ludzi, gorących patriotów, niezbędne są wzorce wychowawcze, których w obfitości dostarczyła historia i tradycje lotnictwa polskiego.

Fragmenty przemówienia wygłoszonego na Zjeździe Konstytucyjnym KTL we Wrocławiu. Tytuł pochodzi od redakcji.

WYKAZ UCZESTNIKÓW ZJAZDU KONSTYTUCYJNEGO KLUBU TWÓRCÓW LOTNICZYCH WE WROCŁAWIU

Marek Albrecht (Wrocław), **Bronisław Arabski** (Warszawa), **Eugeniusz Banaszczyk** (Warszawa), **Bogdan Bartnikowski** (Warszawa), **Władysław Biełowicz** (Wrocław), **Zygmunt Bulzacki** (Poznań), **Antoni Chojcan** (Wrocław), **Adam Chyrek** (Opole), **Edmund Cichosz** (Warszawa) **Marta Domagała** (Kielce), **Hubert Drapella** (Warszawa), **Bohdan Drozdowski** (Warszawa), **Wiesław Fuglewicz** (Wrocław), **Ryszard Gomółka** (Warszawa), **Henryk Gotlib** (Wrocław), **Andrzej Grala** (Łódź), **Adam Iwiński** (Warszawa), **Ludwik Jabłoński**, **Władysław Jagiełło** (Warszawa), **Zbigniew Jankiewicz** (Bydgoszcz), **Stanisław Januszewski** (Wrocław), **Jan Jokiel** (Gdańsk), **Tadeusz Kaczmarek** (Wrocław), **Władysław Kisielewski** (Warszawa), **Izydor Koliński** (Poznań), **Jerzy R. Konieczny** (Warszawa), **Wacław Kornaszewski** (Wrocław), **Mieczysław Kozdra** (Wrocław), **Helena Korzec** (Kraków), **Bernard Koszewski** (Warszawa), **Tadeusz Królikiewicz** (Warszawa), **Bogumił Kroczkiewicz** (Wrocław), **Kazimierz Krzyżanowski** (Gdańsk), **Andrzej Macko** (Wrocław), **Tadeusz Malinowski** (Warszawa), **Janusz Meissner** (Kraków), **Andrzej Morgała** (Katowice), **Zbigniew Neugebauer** (Warszawa), **Witold Niedźwiedzki** (Wrocław) **Zdzisław Pakielewicz** (Wrocław), **Stanisław Pasternak** (Wrocław), **Zbigniew Pelczarski** (Wrocław), **Stanisław Reperowicz** (Warszawa), **Bernard Rzeczyński** (Poznań), **Adam Sługocki** Wrocław), **Ryszard Stachura** (Wrocław), **Kazimierz Szczepanek** (Warszawa), **Tadeusz Szczepkowski** (Warszawa), **Stanisław Szomański** (Wrocław), **Jerzy Świątek** (Warszawa), **Maria Teysseyre** (Wrocław), **Andrzej Wilczkowski** (Łódź), **Bogusław Witkowski** (Warszawa), **Lucjan Wolanowski** (Warszawa), **Aleksandra Zasuszanka-Dobrowolska** (Kielce). **Marian Zieliński** (Poznań), **Adam Ziętek** (Katowice), **Marian Żaba** (Opole), **Henryk Żwirko** (Warszawa).

UCHWAŁA ZJAZDU KONSTYTUCYJNEGO KTL (fragmenty)

Regulamin oraz referat programowy komitetu organizacyjnego, a także wnioski zawarte w wystąpieniach przedstawicieli Wojsk Lotniczych i Wojsk OPK oraz prezesa APRL, winny stanowić wytyczne działania nowo wybranych władz.

W wyniku dyskusji w sekcjach oraz na plenarnym posiedzeniu Zjazd zaleca w szczególności władzom Klubu:

- Uznać za naczelne zadanie Klubu Twórców Lotniczych: szerzenie problematyki lotniczej we wszystkich formach twórczości i działalności społecznej.
- Pozyskać wydawnictwa oraz redakcje prasy, radia i telewizji dla szerszego niż dotychczas uwzględnienia w swej działalności tematyki lotniczej.
- Zainteresować wyższe uczelnie, cywilne i wojskowe, pracami badawczymi z zakresów: historii, techniki, psychologii, pedagogiki, medycyny lotniczej itp.
- Zainteresować władze lotnictwa możliwościami stażu, plenerów, stypendiów fundowanych itp., celem zaznajamiania twórców z problematyką współczesnego życia lotniczego.
- Zapewnić sobie stałą współpracę ze stowarzyszeniami twórczymi oraz organizacjami społecznymi, zwłaszcza młodzieżowymi.
- Umożliwić członkom Klubu, w zależności od zainteresowań, dostęp do materiałów źródłowych instytucji lotniczych i naukowych oraz archiwaliów.